

TRAFIKMILJÖPROGRAM

HÖÖRS KOMMUN

REMISSUTGÅVA

2013-12-02



Höors
kommun



TYRÉNS

Beställare: Kommunstyrelsen via Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Emma Holgersson

Teknikansvarig trafikmiljöprogrammet: Karolina Andersson

Granskare: Sophia Christianson

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Yvonne Hagström, Clas Paulsson, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Leif Henriksson, Ellinor Dahlgren, Lars-Olof Andersson, Bo Johansson, Annagreta Reinholdz, Ann-Karin Nilsgart och Susanne Löfström från Höörs kommun, Mikael Nykänen från Polisen, Sten Björk och Joakim Ilmrud från Räddningstjänsten samt Emma Holgersson, Susanne Klint och Karolina Andersson från Tyréns AB.

Arbetet har utförts under våren 2013

Höörs kommuns diarienummer: KS 303/12-00



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM TRAFIKMILJÖPROGRAMMET	1
Hörs trafikplan	1
Varför ett Trafikmiljöprogram?	1
Omfattning	2
Tidsperspektivet	2
Hur ska programmet användas?	2
2. UTGÅNGSPUNKTER	3
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet	3
Utgångspunkter för Trafikmiljöprogrammet	4
3. MÅL	5
Nationella mål	5
Regionala mål	5
Kommunala mål	5
4. NULÄGE	7
5. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	10
Omledning av tung trafik från väg 23 (TMP1)	10
Ställa krav vid upphandling (TMP2)	10
Alternativa drivmedel (TMP3)	10
Uppföljning av luftkvalitet (TMP4)	11
Effektivare logistik och varudistribution (TMP5)	11
Dialog med grannkommuner (TMP6)	11
Utvärdering och uppföljning (TMP7)	11
6. UPPFÖLJNING	13

1. OM TRAFIKMILJÖPROGRAMMET

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Trafikmiljöprogrammet är ett av fyra planer/program som tagits fram under våren 2013. De övriga planerna/programmen är Trygghetsprogram, Parkeringsplan samt Kollektivtrafikprogram (se översta rutan i illustrationen till höger). Under hösten 2012 togs åtta andra planer/program fram: Cykelplan, Hastighetsplan, Trafiksäkerhetsprogram, Gång- och tillgänglighetsplan, Program för mobility management (främja hållbara resor genom beteendepåverkan), Gestaltningssprogram, Vägvisningsplan samt Bullersaneringsplan (se nedersta rutan i illustrationen till höger).

Ledstjärnan i arbetet med trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebar att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

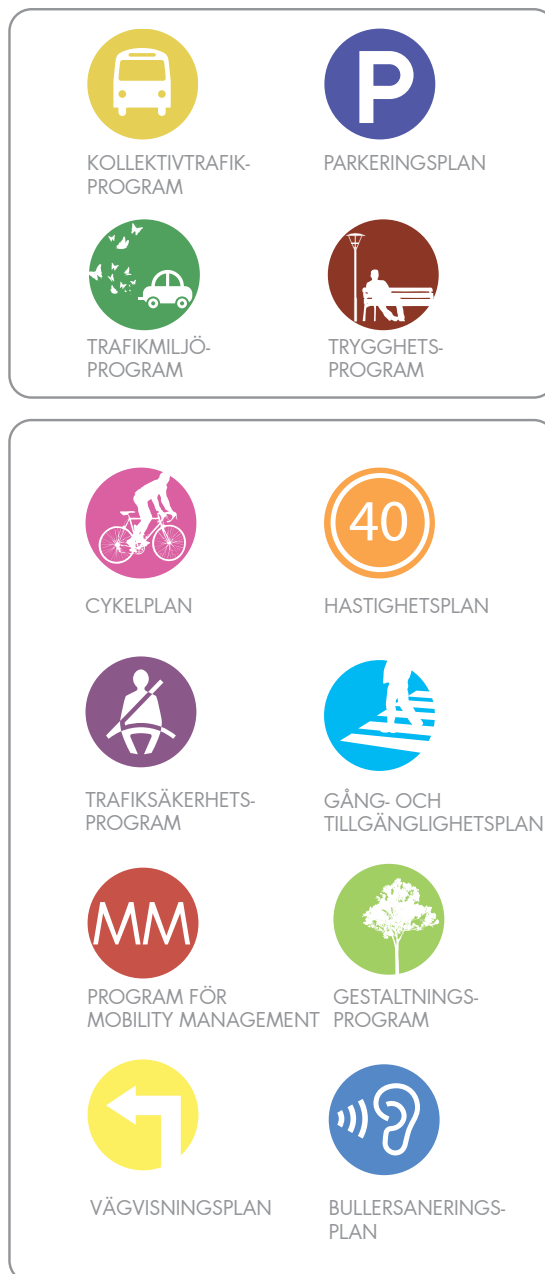
Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Under hösten 2012 deltog Tekniska nämndens presidium i arbetsgruppen och våren 2013 deltog representanter från kommunstyrelsen i arbetsgruppen. Även representanter från Räddningstjänsten, Polisen, Skännetrafiken och Trafikverket har deltagit.

VARFÖR ETT TRAFIKMILJÖPROGRAM?

Syftet med trafikmiljöprogrammet är att utifrån en kartläggning av brister i nuläget föreslå åtgärder som förbättrar trafikmiljön på både lång och kort sikt. Trafikmiljöprogrammet ska ses som ett sammanhållande program på trafikområdet.

Trafikmiljöprogrammet är av en övergripande karaktär där trafikmiljön ses ur ett helhetsperspektiv. Programmet syftar till att dels beskriva vad kommunen gör idag inom området och dels föreslå åtgärder som syftar till att göra trafikmiljön renare och snålare, dvs. minska utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen samt effektivisera användningen av energi.

HÖÖRS TRAFIKPLAN





Sveriges kommuner har ansvaret för att följa upp luftkvalitet inom sitt område. Detta regleras i EU:s ramdirektiv, svensk lag, föreskrifter och råd (handbok). Beroende på hur allvarliga problemen är (att innehålla miljö kvalitetsnormer och tröskelvärden) behöver kommuner genomföra uppföljning genom kontinuerliga mätningar, indikativa mätningar och/eller beräkningar. Skillnaden avseende mätmetoder är främst i tid, men även i krav på kvalitet och metodik.

Avseende luftkvaliteten kommer övergripande beskrivningar göras av vilka krav som finns på en kommun samt vilka problem en kommun av Höörs storlek och läge generellt har. Luftkvalitetsdelen inom trafikmiljöprogrammet kommer att utformas övergripande, dvs beskriva vilka åtgärder som behöver genomföras, och inte utföra de beräkningar som lagen kräver.

OMFATTNING

Trafikmiljöprogrammet kommer att komplettera de två övriga program som är nära kopplade till trafikmiljö och som tidigare tagits fram inom arbetet med trafikplanen, vilka är bullersaneringsplanen och programmet för mobility management. Trafikmiljöprogrammet kommer att omfatta aspekter av trafikmiljön som inte omfattas av de två andra programmen/planerna.

Trafikmiljöprogrammet omfattar hela Höörs kommun som geografiskt område.

TIDSPERSPEKTIVET

Trafikmiljöprogrammet har samma tidsperspektiv som Höörs vision, dvs. 2025.

HUR SKA PROGRAMMET ANVÄNDAS?

Trafikmiljöprogrammet vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor. Programmet blir ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet.

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En **Trafikstrategi** för Höörs kommun togs fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 § 59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) är ett av kommunens viktigaste strategiska dokument och visar kommunens syn på bland annat den framtida bebyggelseutvecklingen, infrastruktursatsningar och skydd av värdefulla områden. Översiktsplanen ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Visionen för Höörs kommun är framtagen av kommunfullmäktige och beskriver hur kommunen vill att Höörs kommun ska vara och uppfattas år 2025. Visionen är utgångspunkten för all verksamhetsplanering och konkretiseras genom sex strategier och 13 långsiktiga mål. Utifrån visionen, strategierna och de långsiktiga målen har respektive nämnd tagit fram effektmål.

Allmänheten har under hösten 2012 då de första åtta planerna/programmen togs fram, kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanen, och möten har hållits med allmänheten (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med alla de tolv planerna/programmen som ingår i trafikplanen.



UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIK- MILJÖPROGRAMMET

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i Trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för att nå "måluppfyllelse".

En av trafikstrategins nio inriktningar är "Minskad miljöpåverkan". Under denna rubrik i trafikstrategin pekas följande frågor ut som ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Intensifiera arbetet med påverkansåtgärder, via s.k. mobility management
- Minska människors exponering av trafikbuller i framtiden
- Arbeta för en omledning av tung trafik från väg 23 (på sträckan genom Höör)
- Arbeta för införande av alternativa drivmedel inom kommunen
- Uppföljning av luftkvaliteten

Den första och andra punkten behandlas inom programmet för mobility management respektive bullersaneringsplanen och ingår därför inte i trafikmiljöprogrammet. Fokus blir därför på de tre resterande punkterna. Tredje och fjärde punkten handlar båda om att förbättra trafikmiljön generellt genom att göra transportsystemet renare och snålare.

Även andra frågor i Trafikstrategin har kopplingar till trafikmiljöarbetet, men dessa har behandlats i övriga planer. Dessutom är vissa inriktningar gemensamma för olika planer/program.

Utöver ovan nämnda frågor utgör planerna inom huvudpaketet grundläggande utgångspunkter.

3. MÅL

NATIONELLA MÅL

Det **övergripande målet för transportpolitiken**, enligt proposition 2008/09:93, skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Därtill finns ett **funktionsmål** rörande tillgänglighet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet innehåller också en del om att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot män och kvinnors transportbehov. Det finns även ett **hänsynsmål** som syftar till att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska bidra till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till ökad folkhälsa och att miljö kvalitetsmål uppnås.

Sveriges riksdag har dessutom antagit nationella miljömål. Målen berör inriktningar kring förnybar energi, energianvändning och utsläpp av växthusgaser. För transportpolitiken ska inriktningen vara en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Detta innebär (enligt Trafikverkets tolkning) en utsläppsminskning med 80% jämfört med dagens utsläppsnivåer från transporter.

REGIONALA MÅL

I nuläget gäller för regionen den Regionala Infrastrukturplanen 2004-2015 (RTI). RTI-planen omfattar åtgärder på det regionala vägnätet samt statsbidrag till kommuner och trafik huvudman.

KOMMUNALA MÅL

Översiktsplanen

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning.

Visionen

Visionen är en långsiktig målbild och ska verka som en inspirationskälla för samtliga verksamheter inom kommunen. Utifrån visionen har nämnderna tagit fram inriktningsmål och effektmål.

Av inriktningsmålen bedöms nedanstående beröra trafikmiljöprogrammet:

- Våra utemiljöer ska vara attraktiva. Naturen ska upplevas som tillgänglig och våra gatu- och parkmiljöer ska vara tillgängliga, välskötta och säkra.
- Trafiksystemet ska vara tillgängligt och utvecklas för människa och miljö, så att resan fungerar hela vägen.
- Vi ska planera och agera för ett bra boende för alla.
- Vi ska arbeta systematiskt för att minska den kommunala verksamhetens negativa miljöpåverkan och medverka till att hela samhället minskar sin negativa miljöpåverkan.

Av effektmålen bedöms inget direkt röra trafikmiljöprogrammet men flera av målen är ändå nära sammankopplade.

Strategi för energieffektivisering

I Höör kommuns **Strategi för energieffektivisering 2010-2014**, framtagen 2011, har följande **effektmål** för fordon och transporter tagits fram för kommunens egna verksamheter:

- Alla personbilar som köps in eller leasas av kommunen ska vara miljöbilar och andelen bilar som drivs med förnybara drivmedel eller el ska öka.
- Energieffektiviteten i kommunens fordon ska kontinuerligt förbättras genom inköp eller leasing av bränslesnåla fordon.
- Andelen förnybara drivmedel och/eller el som drivmedel till personbilar och lätta lastbilar skall öka i den kommunala fordonsparken och utgöra minst 15 % vid utgången av år 2015 och 100 % vid utgången av år 2020.
- Andelen resor i tjänsten med bil skall minska till förmån för resor med kollektivtrafik i tjänsten.

Effektmålen följs upp i den årliga miljöredovisningen.



Vision om 100% fossilbränslefritt Skåne

Under 2013 beslutade Höörs kommun att ställa sig bakom utmaningen "100 % fossilbränslefritt Skåne 2020". Genom att anta utmaningen åtar sig Höörs kommun att arbeta aktivt för att begränsa användningen av fossila bränslen. Målen som avser kommunens egna byggnader, transporter och verksamheter är att senast 2020 uppnå:

- Ingen fossil energianvändning i byggnader.
- Inget fossilt bränsle i transporter.
- Ingen användning av fossil el.

4. NULÄGE

Transportsektorn står för en stor del av utsläppen av växthusgaser i Sverige. Utvecklingen av vägtrafikens klimatutsläpp går dock åt rätt håll, enligt en nyligen sammanställd rapport från Trafikverket. Under 2012 minskade vägtrafikens totala utsläpp av klimatpåverkande koldioxid med tre procent jämfört med året innan. Totalt sett är utsläppen tillbaka på 1990 års nivåer. För att den positiva utvecklingen ska fortsätta krävs ytterligare åtgärder mot hållbara transporter.

Anledningen till den senaste positiva utvecklingen beror till stor del på att nya bilar som sålts är bränslesnålare än äldre samt på en ökad andel bibränsle. Bilanvändningen och trafikarbetet i Skåne pekar tyvärr fortfarande i fel riktning. Trafikverkets prognoser för Skåne visar på en årlig trafikökning för personbilstrafiken på mellan 1,2 - 2,1 % fram till år 2030. Den tunga trafiken förväntas under samma period öka med 2,3% per år.

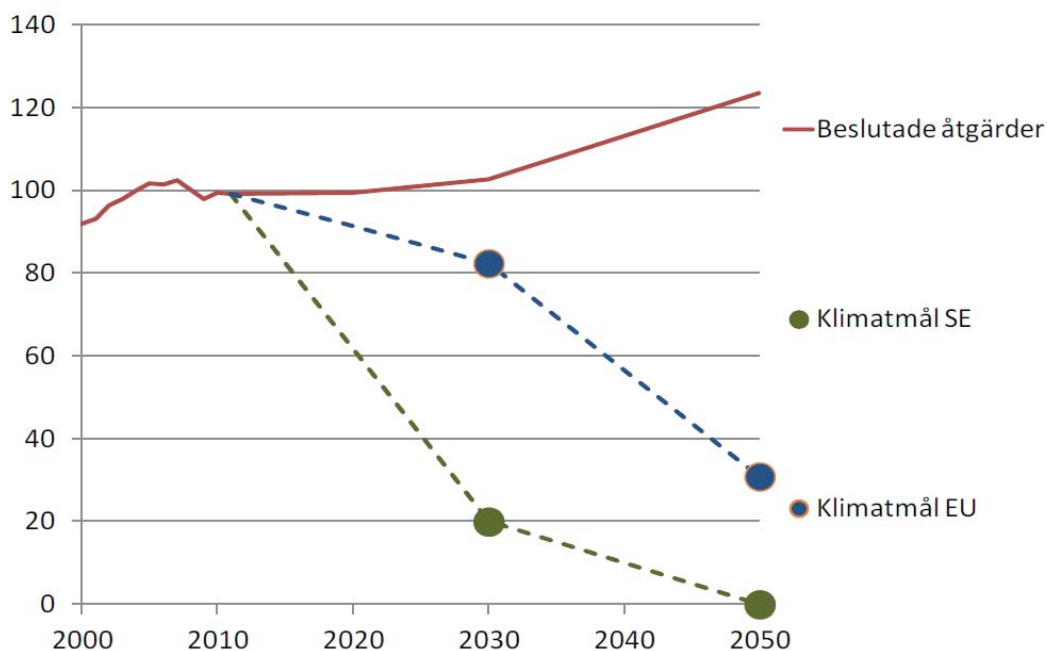
EU har satt upp mål för trafikens utsläpp av växthusgaser och Sveriges egna nationella utsläppsmål är ännu lite lägre. Trafikverket har i sin kapacitetsutredning kartlagt hur beslutade åtgärder så här långt leder

till uppfyllelse av målen. Diagrammet nedan illustrerar hur målen för år 2030 och 2050 uppfylls om utvecklingen fortsätter som tidigare.

Höör är i hög grad en pendlingskommun och kollektivtrafikresandet ökar ständigt. Inpendlingen från kranskommunerna, med kollektivtrafikknutpunkter som målpunkt är även hög. Bilanvändningen hos invånarna i Höörs kommun är dock relativt hög, vilket betyder att det finns stor potential för förbättringar!

Höör har goda förutsättningar med sitt läge i regionen och goda kollektivtrafikförbindelser med både buss och tåg. Bebyggelsen är relativt samlad vid stationslägena vilket medför goda möjligheter till bilfri pendling.

För att möjliggöra attraktiva valmöjligheter för kommuninvånarna är det viktigt att erbjuda den infrastruktur som krävs för förändring. Idag saknas tankställen för alternativa drivmedel, vilket är en förutsättning för att andelen fordonstrafik med alternativa drivmedel ska öka.



Figur 1. Utsläpp av klimatgaser. Förväntad utveckling med beslutade åtgärder samt svenska respektive europeiska klimatmål (Trafikverket, Kapacitetsutredningen)



Kommunen följer 20 gröna nyckeltal som följs upp årligen. De första sexton nyckeltalen mäter miljötillståndet i kommunen som geografiskt område, medan de fyra sista fungerar som termometer på den kommunala förvaltningens miljöprestanda. Flera av nyckeltalen fungerar också som uppföljning av kommunens lokala miljömål.

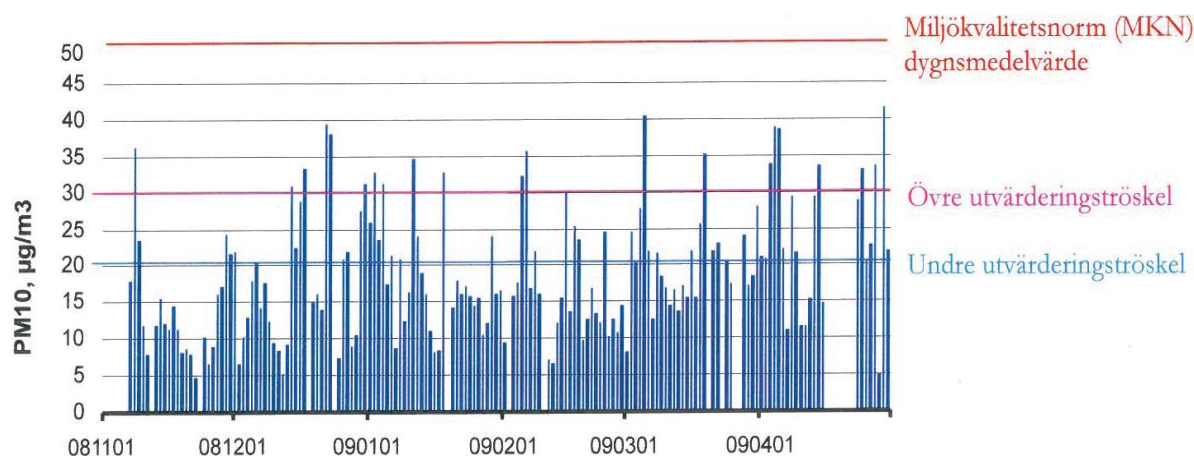
Luftkvalitet

Enligt förordningen (2001:527) har alla kommuner i Sverige skyldighet att bevaka luftkvaliteten i tätorten för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Kraven för respektive kommun varierar beroende på luftkvalitet och andra faktorer. Kontrollen av miljökvalitetsnormerna för utomhusluft kan ske genom mätning, beräkning eller objektiv skattning.

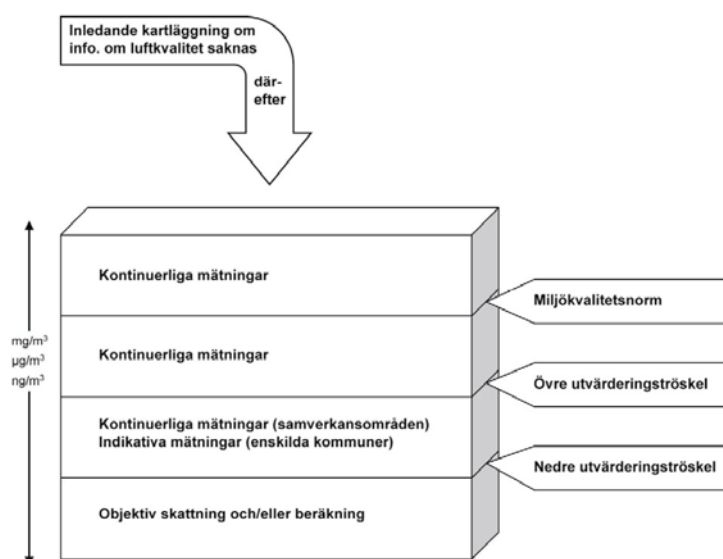
Under vintern 2008/2009 har luftföroreningar i Höör mätts under en längre period. Mätningarna har genomförts för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) samt lättflyktiga organiska ämnen (VOC), svaveldioxid (SO₂) och marknära ozon. Resultatet av mätningarna visade att partikelnivån för PM10 klarade miljökvalitetsnormerna men att den övre utvärderingströskeln överskreds. Höga partikelhalter beror till stor del på utsläpp från fordonstrafiken.

Även delmål 5 inom miljökvalitetsmålet frisk luft, överskreds delvis. Delmålen avser riktvärden som inte bör överskridas. Enligt förordningen ställer resultatet krav på fortsatta mätningar i Höörs tätort.

Samtliga övriga uppmätta parametrar klarade både gällande miljökvalitetsnormer och delmålen för frisk luft.



Figur 3. Dygnsmedelvärdet av partiklar (PM10) från november 2008 till och med april 2009 (Luftkvaliteten i Höör vintern 2008/2009, Resultat från mätningar i Höörs tätort)



Figur 2. Kontroll av luftkvalitet utomhus. Grundkraven i förhållande till miljökvalitetsnormen (Naturvårdsverket, Luftguiden Handbok 2011:1)

Körsträcka

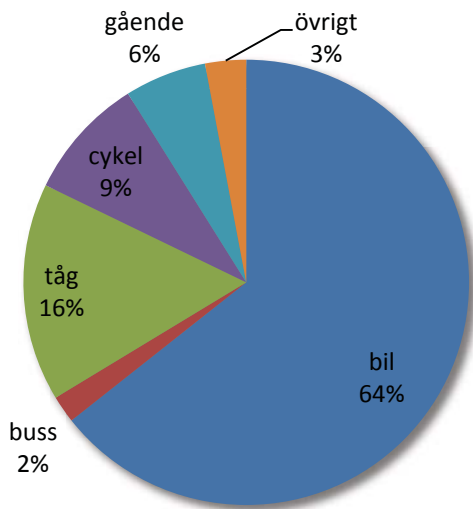
Antal körda mil med bil registreras varje år av Bilbesiktningen, i samband med den regelbundna besiktningen av fordonsparken. Resultatet redovisas för respektive kommun i Sverige och visar hur utvecklingen ser ut för den egna kommunen samt för riket som helhet. Höör kommun ligger en bra bit över riket med ca 764 körda mil/invånare. I körsträckan ingår även mil körda utanför kommunen, länet och riket. Utvecklingen går dock åt rätt håll, och både i Höör och i riket är körsträckorna tillbaka på 1999 års nivå. Jämfört med övriga kommuner i Skåne ligger Höör, tillsammans med de andra inlandskommunerna, i högsta kategorin.

Resvanor i Höör

Höör tillhör en av de kommuner i Skåne vars kommuninvånare reser längst med bil (sammanlagd reslängd per dag och person), både på vardagar och helger.

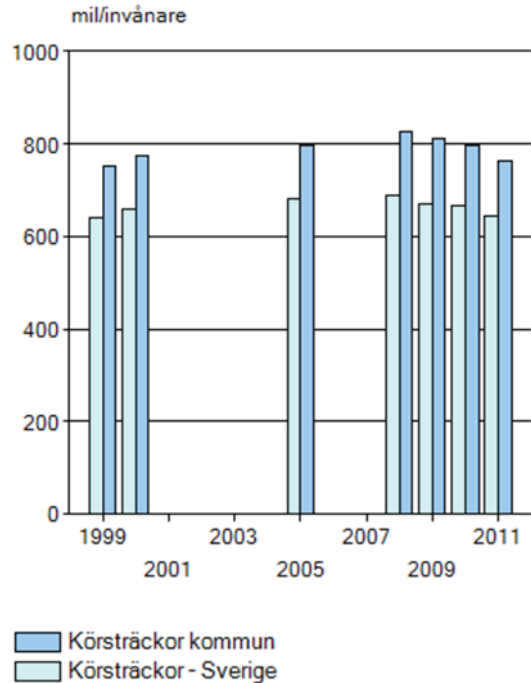
94 % av hushållen har tillgång till bil och 83 % anger att man i allmänhet har tillgång till bil när man behöver.

Färdmedelsfördelningen för boende i kommunen visar att 64 % av resorna görs med bil, se bild nedan.



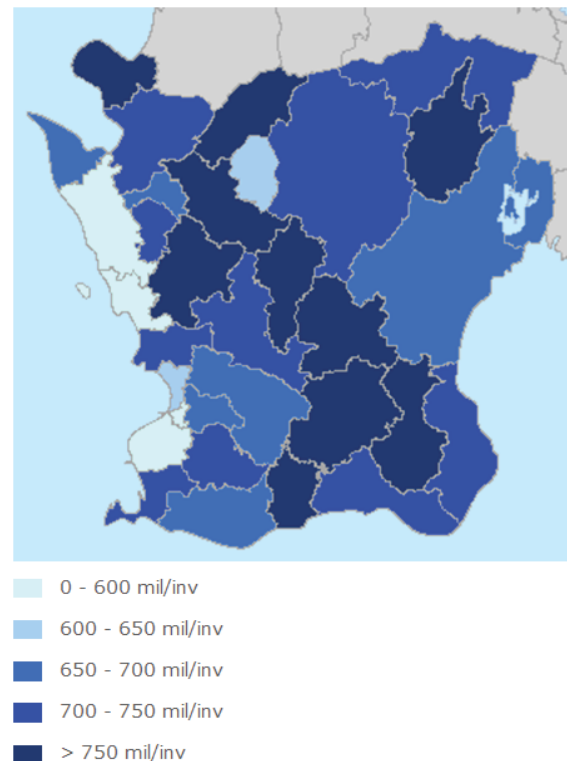
Figur 4. Färdmedelsfördelningen för boende i Höör (RVU 2007)

Körsträcka med bil - Höör



Figur 5. Antal körda mil med bil i genomsnitt per kommuninvånare och år. (www.miljomal.se)

Körsträcka med bil - Skåne län



Figur 6. Genomsnittlig körsträcka med bil i per invånare år 2011. (www.miljomal.se)



5. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

För att på sikt nå ett hållbart transportsystem krävs åtgärder på olika nivåer. Åtgärder kan vara av olika kategorier, och för att kommunens arbete ska bli effektivt och långsiktigt, krävs att åtgärder vidtas i alla kategorier.

Vid **samhällsplanering** av fysiska åtgärder i staden och i trafikmiljön bör trafikens påverkan på miljön vara i åtanke. Staden bör planeras för att minska antalet körda kilometer, dvs minimera behovet av resor. Detta kan åstadkommas genom att staden och kommunen i så stor utsträckning som möjligt blir självförsörjande på bostäder, arbete, handel, kultur, fritidssysselsättningar mm.

Den **tekniska utvecklingen** av en effektivare och bränslesnålare fordonspark ligger generellt på en nivå som enskilda kommuner inte når över. Däremot kan tillåtna utsläppsnivåer och energiförbrukning regleras.

Styrmedel och incitament som på ett eller annat sätt påverkar viljan att resa hållbart, kan effektivt användas av kommunen. Starka styrmedel är tillgång och kostnad för parkering, sänkta hastigheter och minskad framkomlighet för biltrafiken. Andra sätt är att öka attraktiviteten för kollektivtrafik med bättre framkomlighet eller bättre turtäthet samt att erbjuda attraktiva och gena gång- och cykelstråk. För att styrmedel ska ha maximal effekt på beteende krävs att alternativ erbjuds, dvs. både positiv och negativ stimulans behövs.

Flera åtgärder som faller under kategorierna ovan har föreslagits i tidigare delar av trafikplanen. I Programmet för mobility management föreslås åtgärder för att minska biltrafikens andelar samt för att långsiktigt påverka resvanor och i Cykelplanen föreslås åtgärder som prioriterar gång- och cykeltrafiken. Även i Bullersaneringsplanen föreslås åtgärder för mindre fordonstrafik och sänkta hastigheter. Dessa åtgärder har även positiva effekter på trafikmiljön.

I Parkeringsplanen föreslås strategier för parkering vid bostaden och arbetet, samt vid pendlarparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter.

Nedan föreslås ytterligare några åtgärder som Höörs kommun kan arbeta efter, för att nå en framförlit renare trafikmiljö med mindre klimatutsläpp. Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis TMP1, är ett ID-nummer för respektive åtgärd. Numret återkommer i avsnittet "Åtgärdssammanställning".

OMLEDNING AV TUNG TRAFIK FRÅN VÄG 23 (TMP1)

I översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) finns en utpekad åtgärd för minskad genomfarts- trafik i Höör, genom utbyggnad av väg 23 öster om Höörs tätort samt genom åtgärder på befintlig väg 23.

Trafikverket föreslår att bygga en ny väg öster om Höör och att väg 23 flyttas till nuvarande väg 13. Olika korridorer för ny sträckning är studerade men det kvarstår att i detalj utreda den nya sträckningen. Detta arbete är tänkt att påbörjas om ett par år. Projektet finns med i infrastrukturplanen som Region Skåne tagit fram, med byggstart tidigast 2021.

Parallellt med det fortsatta arbetet i planeringsprocessen, drivs ett projekt längs nuvarande väg 23 med förslag till åtgärder för att förbättra säkerhet och miljö. Dessa åtgärder ska också bidra till att genomfarts- trafiken finner nuvarande väg 23 mindre attraktiv och därigenom väljer den nya vägsträckningen.

Höörs kommun bör bevaka frågan och arbeta för att projektet blir av.

STÄLLA KRAV VID UPPHANDLING (TMP2)

Kommunen bör ställa krav på entreprenörer eller leverantörer att bedriva miljöarbete. Gruppen Q3 är ett forum för hållbara transporter som arbetar med handledning för kommuner i arbetet med kravställning vid upphandling. De har tagit fram användbara upphandlingsverktyg samt en manual för hur upphandlingen kan gå till. Kommunen kan även använda sig av de miljökrav som Miljöstyrningsrådet har tagit fram.

ALTERNATIVA DRIVMEDEL (TMP3)

Samhället måste erbjuda möjligheter till förändring. Höörs kommun bör arbeta för att införa tankställen för biogas eftersom dessa idag saknas.

Region Skåne startade under våren 2010 ett samarbetsprojekt tillsammans med kommuner, Länsstyrelsen i Skåne län, universitet och privata näringslivet.

Projektet "Färdplan för biogas 2020" har som målsättning att vara en gemensam kraftsamling för att konkretisera regionens arbete inom området. Åtgärderna i färdplanen gäller perioden 2010-2014 och omfattar såväl organisatoriska åtgärder som konkreta investeringar. Grannkommunerna Eslöv, Hörby och Lund är med, och även Höörs kommun bör gå med i projektet.

Höörs kommun bör även bevaka utvecklingen av elbilar. När dessa blir mer tillgängliga på marknaden bör kommunen samtidigt kunna erbjuda laddställen. Höörs Energi är en del av Lunds Energi-koncernen och det finns ett samarbetsavtal. Lunds Energi har satt upp laddstolpar på flera ställen i Lunds kommun. Höörs kommun kan ha en dialog med Lunds Energi om möjligheterna att sätta upp laddstolpar för elfordon även i Höörs kommun. Kommunen kan även själv köpa in fler elfordon till kommunens egen verksamhet.

UPPFÖLJNING AV LUFTKVALITET (TMP4)

Enligt förordningen om miljö kvalitet åligger det alla kommuner att regelbundet utföra kontroller så att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids. Beroende på ett flertal faktorer bör dessa uppföljningar ske med olika frekvens. Idag överskrids inga miljö kvalitetsnormer i Höörs tätort men halterna av PM10 överskrider det övre tröskelvärde, vilket medför att kontinuerliga mätningar ska genomföras fortsättningsvis.

Kommunen bör regelbundet följa upp luftkvaliteten enligt handledningen i handbok 2011:1, Luftguiden, eller på annat sätt säkerställa att lagstiftningen efterföljs.

EFFEKTIVARE LOGISTIK OCH VARUDISTRIBUTION (TMP5)

Projektet "Samordnad varudistribution" drivs i gemensam regi av några skånska kommuner, bl.a. Ystad, Tomelilla och Simrishamn. Syftet med projektet är att samordnad varudistribution ska leda till minskad miljöbelastning vid leveranser till kommunerna. Målet är ca 70 procent färre fordon på vägarna vilket skapar ekonomiska besparingar, ökar punktligheten i leveranserna, höjer trafiksäkerheten genom färre fordon i rörelse samt minska utsläppen. Höörs kommun kan undersöka möjligheten att ansöka om liknande projekt.

För att få ner antalet transporter och minska miljöbelastningen kan kommunen samordna distributionerna av varor till kommunens olika verksamheter. I upphandlingen av transporttjänsterna kan kommunen ställa särskilda miljökrav, t.ex. att fordon ska gå på biogas eller likvärdigt drivmedel.

Höörs kommun bör inleda en samverkan med andra kommuner, för att starta igång ett liknande projekt.

DIALOG MED GRANNKOMMUNER (TMP6)

För samtliga områden som berör trafikmiljö är det viktigt att tänka på regional nivå och även planera utanför kommungränserna. Dialog med grannkommunerna är avgörande och bör ske löpande.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (TMP7)

För att säkra att föreslagna åtgärder får önskade effekter bör utvärdering och uppföljning ske kontinuerligt/löpande. Detta beskrivs mer konkret i kapitel 6 Uppföljning.



ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har tagits fram utifrån de identifierade brister eller förbättringsmöjligheter som har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen nedan redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås.

Numret på respektive åtgärd anges som TMP (Trafikmiljöprogram) med efterföljande siffra.

I tabellen nedan anges också en bedömning av arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet.

Målet på lång sikt är att göra så mycket som möjligt för att förbättra trafikmiljön i Höörs kommun. Det finns dock begränsningar som medför att en prioritering måste göras.

Prioriteringen har gjorts utifrån vad som bedömts ha störst effekt i förhållande till arbetsinsats/kostnad.

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-3) finns ingen inbördes rangordning.

Flera av de åtgärder som föreslås är löpande.

Nr	Plats el. omfattning av arbetet	Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
TMP2	Ställa krav vid upphandling	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
TMP3	Alternativa drivmedel	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
TMP6	Dialog med grannkommuner	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
TMP7	Utvärdering och uppföljning	Liten	Kommunstyrelsen	Löpande
Prioritet 2				
TMP4	Uppföljning av luftkvalitet	Mellan	Kommunstyrelsen/ Tekniska nämnden	Enligt plan
TMP5	Effektivare logistik och varudistribution	Mellan	Kommunstyrelsen	Löpande
Prioritet 3				
TMP1	Omledning av tung trafik från väg 23	Liten	Kommunstyrelsen/ Trafikverket	Löpande

Tabell 1. Åtgärdssammanställning.

6. UPPFÖLJNING

Det finns flera skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med trafikmiljön. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts. Uppföljningen innebär även att underlagsmaterial uppdateras, så att beslut fattas på rätt grunder.

För att uppföljningen ska bli så värdefull som möjligt är det viktigt att formulera konkreta och mätbara mål för respektive plan/program, vilket är ett arbete kommunen behöver arbeta vidare med.