



Diarienummer 501-23166-2015
Kontaktperson Tommy Persson

Malmö, 18 mars 2016

Remissvar Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020

Tankesmedjan Intelligence Watch erkänner programmets många förtjänster och de olika aktörernas arbete med att nå miljömålen. Samtidigt är resultatet hittills nedslående: Minst tretton av de femton miljö kvalitetsmål som är aktuella för Skåne till år 2020 kommer inte att nås. Det borde föranleda större självkritik och djärvare förslag. Fler av de rådande strukturerna måste förändras om miljömålen skall nås. Programmet kan i vissa avseende markera skarpare både mot några av de ansvariga aktörerna och i de målkonflikter som finns.

Till exempel står det på sidan 22 att en omställning mot ett mer hållbart transportsystem krävs för att vi ska ha någon som helst möjlighet att nå flera av miljö kvalitetsmålen, samt de långsiktiga målen om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 respektive ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. På samma sida står att åtgärder gällande förtätad bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen kan leda till målkonflikter avseende riktvärden för trafikbuller och klimatsmart byggande. Så vad föreslås egentligen?

Beaktat det lägre oljepriset som förändrar förutsättningarna för en omställning av fordonsparken och att försäljningen av fossildrivna fordon slår nya rekord i Sverige (och försäljningen av biobränsledrivna fordon rasar) med konsekvenser åtskilliga år framåt i tiden anser Intelligence Watch att avsnittet Hållbara transporter i Skåne sammantaget är föråldrat, för vagt i åtgärdsdelen och delvis felaktigt.

Förslaget om gator endast tillåtna för fordon med förnybara drivmedel (sida 18) är knappast realistiskt med nuvarande utveckling och meningen "Ny bostads-, verksamhets- och handelsutbyggnad i Skåne stärker kollektivtrafikutvecklingen och skapar förutsättningar för människor att välja kollektivtrafik framför bilresande" på samma sida är osann. Verkligheten är att dessa utbyggnader i huvudsak främjar ökad fordonstransport då bilen behövs för att nå villorna och de externa handelsplatser som byggs.

Istället måste det tydligare betonas att målen inte kan nås om inte den fysiska samhällsplaneringen förändras på andra sätt. Grundläggande planerades våra tätorter först för fotgängare, häst och vagn samt cyklister och sedan för bilister där marken hade ett likartat värde i hela tätorten, men aldrig utifrån att kollektivtrafiken skapade några väsentligt attraktivare kommunikationslägen och att tågtrafiken skulle bidra till att göra Skåne till närmast en stor regional arbetsmarknad. Denna fysiska samhällsplanering

fortsätter i allt väsentligt med kommunerna som konkurrenter om jobb och markförsäljning.

Programmet bör föreslå att de stationsnära lägenas potentiellt högre markvärden utnyttjas avsevärt bättre för att markant reducera andelen fossildriven pendlingstrafik. Det bör byggas avsevärt tätare, såväl högt som lågt, invid de stora kollektivtrafikstationerna i hela Skåne, dels i de större arbetsorterna Malmö, Lund och Helsingborg, men också Kristianstad och Hässleholm, dels i de mindre bostadsorterna utanför dessa såsom Kävlinge, Eslöv etc. På så sätt kan pendlingsmönstren förändras så att fler väljer gång/cykel och tåg framför fordon.

Vi ställer oss också frågande till att bra möjligheter till boendeparkering (sida 18) lyfts fram som en åtgärd för kommunerna att minska biltrafiken i våra städer. Tvärtom borde ansvaret för parkeringsmöjligheterna i större utsträckning flyttas från kommunerna till parkeringsföretag, vilket skulle medföra en tydligare koppling mellan biläggande och parkeringskostnad jämfört med idag då alla boende (även de som inte äger bil) indirekt subventionerar parkeringsplatserna. Kommunernas p-normer borde ses över som en åtgärd för kommunerna att minska biltrafiken i våra städer.

Att vi i detta remissvar fokuserar på avsnittet Hållbara transporter i Skåne förklaras av att detta har brister. Det innebär inte att vi tycker att de övriga avsnitten är mindre relevanta. Vi återkommer till några av dem i andra sammanhang.

Med vänlig hälsning

Anders Olshov
Chef Intelligence Watch
www.intelligencewatch.org
mejl: anders.olshov@intelligencewatch.org
mobil: 0733336660