

2016-05-11

Region Skåne
Avdelningen för regional utveckling
291 89 Kristianstad

Remissvar, strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Dnr. 1504024

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening (LNF) välkomnar en strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne. Vi anser att de tio punkterna för att nå dit är riktiga och att de bör styra planeringen. Det betyder för oss att:

- a) Planeringen av transportsystemet ska styras mot mål och inte efter prognoser. Det är inte önskvärt att resandet eller godstrafiken ökar.
- b) Planeringen för kollektivtrafiken ska inriktas på tät trafikering för alla mindre orter.
- c) Planeringen ska utgå från kortare pendlingsavstånd och inriktas på regionförtätning och inte en ytterligare regionförstoring.
- d) Det krävs en kraftig utbyggnad av cykelvägnätet, speciellt i anslutning till mindre stationsorter för att cykeln ska fungera intermodalt.
- e) Vägnätet ska inte byggas ut ytterligare. Det må gynna enskilda pendlare, men det motverkar klimatmålen och är därför inte samhällsekonomiskt lönsamt.
- f) Godstrafiken ska i första hand styras om till sjöfart och järnväg.
- g) Järnvägsnätet ska byggas ut enligt principen om god trafikering även på mindre orter. Det betyder att prioritera förstärkning av det nuvarande nätet och att avstå från särskilda banor för höghastighetståg.

Bakgrund, klimatfrågan

LNF uppskattar att Region Skåne vill ta fram denna strategi. Med tanke på de stora utmaningar som väntar globalt i form av klimatförändringar och resursutarmning är det nödvändigt med ett brett angreppssätt. De stora mål som måste beaktas är framför allt att transportsystemet a) ska närma sig nollutsläpp redan år 2030 och b) att det ska vara långsiktigt hållbart ur ett resursperspektiv.

En strategi måste förhålla sig till olika drivkrafter för samhällsförändring som kan förväntas och framför allt med hänsyn till väntade klimatförändringar. Redan på 2030-talet säger de flesta klimatscenarier att den globala medeltemperaturen kommer att ligga mer än 1,5 grader över förindustriell tid¹. Det ser inte ut att finnas några realistiska utsläppsreduktioner som skulle kunna förhindra det. Det som man däremot måste förhålla sig till i alla strategier är hur snart man tror att utsläppen kommer att minska radikalt. Det räcker med att utsläppen ligger kvar på nuvarande nivåer eller

2016-05-11

minskar endast måttligt de närmaste femton åren så har världen i praktiken bundit sig för två graders uppvärmning².

Effekterna av de närmsta decenniernas uppvärmning kommer med största sannolikhet att bli märkbara, framför allt på det politiska planet. Med en ökad global insikt om sambanden mellan torka och översvämningar och uppvärmningen är det troligt att det kommer starka krav på att reducera utsläppen. Dessa krav finns redan nu och kan bli mycket starka redan på 2020-talet. En ökande insikt om de fossila bränslenas knapphet kan också utgöra en stark drivkraft att göra sig fri från dem³.

Efter klimatavtalet i Paris är det tydligt att mänsklighetens utsläpp av koldioxid på sikt måste upphöra. Det är dessutom troligt att de måste upphöra mycket snart, globalt före 2050 om temperaturökningen ska stanna närmre 1,5 än 2 grader⁴. Om den utvecklade världen på något sätt ska leda denna process så måste dess utsläpp upphöra väsentligt mycket tidigare, sannolikt mellan 2030 och 2040.

Mål eller prognoser

I utredningen ”Fossilfrihet på väg”⁵ liksom i utländska analyser⁶ påpekas att den snabba omställning som behövs inte låter sig göras med enbart tekniska förändringar på fordonen och med alternativa bränslen. Det krävs också ett minskat transportarbete, det vill säga att vi människor ska förflytta oss mindre och vi ska förflytta gods i mindre omfattning. Denna slutsats återkommer i regeringens rapport ”Omställning till hållbarhet och konkurrenskraft”⁷.

Många av dagens analyser utgår från ett antagande om en ökad transportefterfrågan. Då låter man sig styras av prognoser i stället för mål. Det är en målstyrning i sig.

Att utgå från efterfrågan på transporter blir ett evigt ekorrhjul. Det är lätt att tro att ökande transporter på något sätt ska gynna en region, men detta påstående har inget belägg i forskningen om trafik och mobilitet. Tvärtom verkar det inte finnas något samband mellan hur välmående en region är och hur stor volym person- och godstransporter den har⁸.

Strategi för att nå klimatmål

Det är ingen tvekan om att dagens människor är inlåsta i den infrastruktur som byggts upp under lång tid. Därför kommer det också att ta tid att komma ifrån den och att komma närmare ett hållbart samhälle som inte använder fossila bränslen.

Människor har i alla tider varit beredda att använda en dryg timme om dagen för att pendla till arbetet. Det syns i de svenska resvaneundersökningarna liksom i motsvarande undersökningar från olika delar av världen.

När vägar och järnvägar byggs ut, leder det inte till restidsvinster för samhället som många förleds att tro. Det leder givetvis till tidsvinster för enskilda, men det som händer är att människor som grupp flyttar längre från sitt arbete helt enkelt för att det går att pendla på rimliga tider och till en rimlig kostnad⁹. Eftersom den genomsnittliga pendlingsstiden tycks vara konstant så uppstår ingen vinst för samhället.

Detta enkla faktum är en elefant i rummet. Det är ett känt faktum som ignoreras i analyserna. I en strategi som ska blicka framåt en hel generation, till år 2050, är det nödvändigt att ta hänsyn till detta.

Den strategi som blir nödvändig för att nå klimatmålen är att utgå från att människor inte kommer att förflytta sig lika långt dagligen i framtiden. Då måste strategin utgå

2016-05-11

från att mindre orter i regionen åter växer och blir livskraftiga i stället för att utgå från att regionen ska förstöras.

En strategi för ett hållbart transportsystem måste utgå från kollektivtrafikresande och inte från bilism. Strategin ska utgå från att samhället ska prioritera för människor på mindre orter att ta sig in till närmaste större ort, inte att man ska ha snabba förbindelser mellan de stora. Det är inte hållbart att bygga fler vägar. Nya vägar kan leda till ännu mer utarmning av de mindre orterna. Det är inte alls säkert att en ny väg förbättrar den lokala ekonomin på den mindre orten. Det är mer troligt att jobb och verksamheter flyttar in till den större¹⁰.

Nyttan av nya vägar utvärderas inte och den förtjänst de kan ha i början äts snart upp när trängseln åter ökar och tidsvinsterna försvinner.

Remissen skriver att ”de allt längre resorna på grund av en förstörd region går emot behovet av att skapa ett mer transporteffektivt samhälle” (sid 12). Det instämmer vi i.

Det är billiga transporter som driver urbaniseringen, regionförstoringen och de allt längre resorna. Här syns konflikten mellan målstyrning och styrning efter prognoser tydligt.

Ett hållbart transportsystem

Om ett hållbart transportsystem i Skåne ska kunna uppnås måste bilresandet minska, inte bara i relation till kollektivtrafik, gång och cykel, utan i absoluta tal. Bilresorna måste bli färre. Då räcker det inte med att förlita sig på urbaniseringstrenden och en förtätning av de större städerna. Detta leder endast till ett minskat bilresande per person i städernas centrala delar, medan bilresandet kan väntas ligga kvar på en hög nivå i städernas utkanter, i mindre orter och på landsbygden. Dessutom är förtätning av de större städerna en mycket dyr strategi för att åstadkomma relativa minskningar av bilresandet. Priset för detta är utarmning av städernas grönstruktur och fristäder såväl för vilda djur och växter som för människor.

Skånes möjlighet att växa genom utbyggnad i stationsnära lägen (sid 10) tolkar vi därför som aktuell i första hand för mindre stationsorter, snarare än i redan täta städer. Dessa mindre orter bör förses med en tät tåg- eller busstrafik till de större orterna och samtidigt, med tät busstrafik och utbyggd cykelinfrastruktur, samla resande från ett större omland. För att dessa resmönster ska bli det naturliga valet för majoriteten av de boende i Skåne måste, förutom utökad kollektivtrafik och utbyggd cykelinfrastruktur, också människors attityder och resvanor förändras. Vi håller därför med om att mobility management-åtgärder är "nödvändigt för att uppnå de regionala färdmedelsmålen" (sid 23)."

En transportstrategi hänger också samman med annan samhällsplanering. Bostadsbyggandet behöver koordineras med en utbyggnad av kollektivtrafiken¹¹.

Remissen skriver att ”även ur ett hälsoperspektiv är regionförstoringen en utmaning och en viktig fråga att hantera framöver” (sid 12-13). På denna punkt instämmer vi och vill lägga till skadliga effekter av buller. Det gäller inte bara vägtrafiken utan i hög grad de föreslagna höghastighetsbanorna som inte bara ger barriärer i landskapet, de ger också ett lågfrekvent buller som är svårt att skärma av.¹²

Eftersom en process för ett hållbart transportsystem är en förändring som tar tid så måste den starta snarast.

2016-05-11

Cykelvägnätet

Vi delar remissens insikt om att det behövs en kraftig satsning på cykelvägnätet (sid 24). Framför allt behöver alla stationsorter ha ett cykelvägnät som gör att många människor kan välja cykeln för den del av resan som går från hemmet till stationen.

Det krävs en kraftig utbyggnad av cykelvägnätet även på landsbygd. Den cykelvägsplan som omfattar åren 2014-2025 är ambitiös med det räcker inte. Alla mindre orter ska ha en cykelvägsförbindelse till sina kommuncentra.

Det är också viktigt att långsiktigt se betydelsen av cykelturism. De som väljer en cykelsemester sparar mycket i utsläpp. De dagar man cyklar ska jämföras med hur långt man hade kört med en bil om detta hade varit transportmedlet under semesterdagarna. Dock kommer inte cykelturismen att växa förrän det finns ett tämligen väl utbyggt nät med cykelvägar i hela Skåne.

Kattegattleden och Sydostleden är mycket välkomna satsningar. De behöver kompletteras med upprustning av banvallar och sammankoppling av så kallat felande länkar i detta cykelvägnät.

Sammantaget önskar vi en kraftigt ökad satsning på cykelvägar. Den bör vara i storleksordningen 150 – 200 Mkr per år under de närmsta tio åren¹³. Det är viktigt att bygga cykelbanor inte bara längs med mycket trafikerade vägar med höga hastigheter. Det är också viktigt att de vägar som cyklister förväntas välja upplevs som trafiksäkra, även under den mörka årstiden.

En stor satsning på cykling är mycket mer lönsam för samhället än vad de gängse kalkylerna visar. De positiva psykosociala effekterna av cykling är svåra att mäta och därför bortser man nästan alltid från dem.¹⁴ Det är även mycket viktigt att barn och ungdomar kan ta sig till skolor, fritids och idrottsanläggningar per cykel. Att barn får upptäcka världen på egen hand är bra för deras personliga, intellektuella och psykiska utveckling. Barn som bara får se världen genom ett bilfönster får ”se mera” men ”lär sig mindre”¹⁵.

Gods på järnväg

Resonemanget om persontransporter gäller i allt väsentligt också för godset. Den ökade möjligheten till snabba och billiga långväga transporter har lett till en ökad mängd transporter. Lastbilstrafiken kan bara i begränsad omfattning flyttas över på järnväg och då vore det naturligt att utnyttja sjöfarten för att komma närmre slutdestinationen.

Remissen upplyser om att ”en tredjedel av Sveriges import och export, mätt i värde, passerar genom länet varje år” (sid 13). Denna trafik förväntas öka när bron över Fehmarn bält öppnar (sid 29). Det kan innebära en hård belastning både på det danska och skånska vägnätet.

Här syns effekten av billiga transporter tydligt. Vi vill att mer gods ska fraktas till sjöss nära destinationen och att en annan stor del ska gå på järnväg. Då måste konkurrensförhållandet ändras och det måste vara enkelt (och billigt) att byta lastbärare. Kanske bör man överväga vägtullar.

2016-05-11

Ändrade normer i samhället

Remissen pekar klokt på att ”för att ändra invånarna och organisationerna i Skånes resvanor krävs det kunskapshöjande insatser om alternativen, plus en vilja och förståelse om ett hållbart resande” (sid 18).

Detta instämmer vi i och vill att strategin ska ha en klar plan för denna förändringsprocess.

För Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg, ordförande

Kontaktperson: Tomas Björnsson, vice ordförande, epost cicero@rtb.se

2016-05-11

Referenser

- ¹ IPCC AR5 WG1, kap 12, sid 1114, fig 12-46b. I detta avsnitt visas temperaturutvecklingen enligt det scenario som har de minsta globala utsläppen, RCP2.6.
- ² a) Rogelj et al: "Emission pathways consistent with a 2°C global temperature limit". Nature Climate Change 2011, vol 1, s 415. Här framgår att utsläppen måste ha nått sitt maximum redan och att de sedan måste minska snabbt för att hålla uppvärmningen under två grader.
- b) Rogelj et al: "Differences between carbon budget estimates unravelled". Nature Climate Change 2016, vol 6, s 245. Enligt denna artikel har mänskligheten 15 - 30 år kvar av utsläpp på dagens nivå innan två grader är definitivt intecknade.
- ³ Wagner et al: "Trading Off Global Fuel Supply, CO₂ Emissions and Sustainable Development". PLOS one 2016. Artikeln visar hur de lättillgängliga resurserna av olja, gas och kol kommer att ta slut mellan 2050 och 2070. Om dessa alla dessa fossila resurser förbränns så blir uppvärmningen klart över två grader.
- ⁴ IPCC AR5 WG1, kap 12, sid 1114, fig 12-46a. Här visas hur snabbt utsläppen måste minska under scenariot med de lägsta utsläppen, RCP2.6 om man vill hålla uppvärmningen under två grader.
- ⁵ Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84
- ⁶ Whitelegg-Haq: "Towards a Zero Carbon Vision for UK Transport". Stockholm Environment Institute, Project Report – 2010.
- ⁷ Grön omställning och konkurrenskraft 2016 - Sveriges väg mot ett fossilfritt och resurseffektivt välfärdssamhälle (sid 24), <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/uppdrag-framtid/rapporter-gron-omstallning/>
- ⁸ a) Whitelegg: "Roads, Jobs and the Economy". Greenpeace 1994. Rapporten konstaterar att det finns inget som helst samband mellan investeringar i nya vägar och ekonomisk tillväxt i en region. Teorier om regional utveckling och lokalisering utgår från en materialintensiv fas i samhällets utveckling där transportkostnaderna utgjorde en mycket större del av en vara och där varuproduktion dominerade. Så är det inte längre. Beslut om lokalisering av företag baseras i mycket högre grad på tillgång till kvalificerad arbetskraft, goda skolor och en god boendemiljö samt ett antal andra faktorer som hör till en god livsmiljö som tillgång till ett rikt kulturellt utbud.
- b) "Transport and the Economy". SACTRA UK DfT Report 2002. http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20050301192906/http://dft.gov.uk/stellent/groups/dft_econappr/documents/pdf/dft_econappr_pdf_022512.pdf. Även denna rapport menar att det är tveksamt att bygga nya vägar, se p 11 sid 7.
- ⁹ Grön omställning och konkurrenskraft 2016, sid 85. <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/uppdrag-framtid/rapporter-gron-omstallning/>
- ¹⁰ SACTRA UK DfT Report 2002, p 40 sid 12.
- ¹¹ <http://www.dn.se/debatt/nytt-miljonprogram-unik-chans-att-losa-flera-fragor/>
- ¹² Trafikverket: "Fördjupat underlag avseende nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg/Malmö", TRV 2014/13848, sid 48.
- ¹³ "Cykelvägsplan för Skåne". Naturskyddsföreningen i Skåne 2012.
- ¹⁴ Pucher & Buehler: "City Cycling", kap 5, Health Benefits of Cycling, sid 45.
- ¹⁵ Ibid, kap 11, Children and Cycling. Även Tranter, 1996, "Childrens Independent Mobility in Australasian, English and German Cities".