

2016-04-08

Region Skåne  
291 89 Kristianstad

region@skane.se

## Yttrande över remiss: Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen

Ert dnr 0902735

### Godsstrategins inriktning och fokus

Förslaget till godsstrategi utgår från att gods- och logistiksektorerna ska utvecklas i Skåne utifrån Trafikverkets prognoser om en ökning av godstransporterna med 30 % till år 2030. Samtidigt pekar man på transporternas avigsidor såsom ökade miljöutsläpp och markanvändningskonflikter.

I den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* anges att Skåne år 2030 ska vara klimatneutralt och fossilfritt. Om målet om fossilfrihet år 2030 ska uppnås kan transportmängderna inte öka. I förslaget till godsstrategi pekas på förnybara drivmedel och smart logistik som medel för att nå målet. Ingen har ännu lyckats göra det sannolikt att det skulle räcka. Lunds Naturskyddsförening menar att planeringen måste utgå från att de nationella klimat- och miljömålen ska uppnås, och att man ska vidta de åtgärder som behövs för att så ska ske.

Godsstrategin utgår från att konsumtionen av varor kommer att fortsätta att öka i vår del av världen, där medvetenheten om miljöbelastningen hela tiden växer. Insikten att utvecklade länder måste gå före med att hushålla med ändliga fysiska resurser borde i stället leda till att materialflödena inte växer, kanske rentav minskar.

Det är lätt att tolka godsstrategin som att en ökad mängd godstransporter ska uppmuntras och att de leder till positiva effekter för regionen. Den uppfattningen kan vi inte dela.

### Delstrategiernas relevans och rimlighet

Att utveckla en konkurrenskraftig transportlogistik är något av en logisk kullerbytta. Inget transportslag bär idag sina egna kostnader för miljöförstöring, buller, och investeringar i infrastruktur. De verkliga kostnaderna måste göras tydliga, och subventionernas storlek diskuteras, innan man kan tala om en konkurrensneutral transportmarknad.

Att främja hållbara transportslag kan göras genom att principen att ”förorenaren betalar” tillämpas, åtminstone i större utsträckning än idag. Det kan också leda till att mängden transporter ifrågasätts, till exempel det förhållande att varor skickas över

2016-04-08

långa avstånd för att bearbetas på ett ställe och paketeras på ett annat innan de slutligen saluförs nära ursprungsorten.

Kunskapsutveckling och forskning med hållbarhetsperspektiv vill vi självfallet ska stödjas, och då inte minst med fokus på att ersätta fysiska transporter av både varor och personer med andra metoder. Kilometerskatt och vägslitageavgifter är exempel på sådant som absolut bör utredas vidare. Varudistribution i tätorter är ett annat område med stora möjligheter till förbättringar. Det är glädjande att cykelns roll lyfts fram här.

För styrelsen i Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg  
Ordförande

Referenser:

*Vägval 2050*, kap 8, Godstransporter och CO2 – ett makroperspektiv. Rapport från forskningsprogrammet LETS 2050 vid Lunds universitet, 2011

*Roads, Jobs and the Economy*. John Whitelegg, Eco-Logica Ltd, 1994