

Bilaga 1.

Beslut med betydelse för miljön

– så handlade de politiska partierna i Region Skåne 2002-2006.

Naturskyddsföreningen har, på nationell nivå, genomfört miljöpolitiska analyser av riksdagens politik sedan slutet av 80-talet. Naturskyddsföreningen i Skåne har nu tagit initiativ till att för första gången göra en genomgångslysning av hur de politiska partierna i Region Skåne agerat i ett antal för miljön betydelsefulla frågor. Antalet beslutstillfällen som analyserats uppgår till 28. Denna rapport har tagits fram av konsultföretaget ”SindreVision”. För innehållet i denna rapport ansvarar rapportförfattaren. Naturskyddsföreningen i Skåne anser icke desto mindre att slutsatserna i rapporten verkar rimliga utan att ta ställning till varje enskild detalj. Föreliggande rapport, kan läsas och laddas ned från föreningens hemsida.

Region Skåne består av flera olika beslutsnivåer. Regionfullmäktige kan sägas vara ett ”regionparlament”. Samma partier finns representerade här som i den svenska riksdagen. Alla större beslut, t.ex. budgeten och motioner klubbas slutligen i regionfullmäktige. Regionstyrelsen kan sägas vara regionens ”regering” men med den skillnaden gentemot den nationella regeringen att oppositionen också finns representerad. Härutöver finns ett antal nämnder och styrelser med olika tematisk inriktning. De nämnder som är aktuella i denna rapport är regionala utvecklingsnämnden och fastighetsnämnden. Det finns ytterligare nämnder och styrelse med politisk representation men de har ej berörts av undersökningen.

De beslutstillfällen som analyserats har huvudsakligen haft Regionfullmäktige som arena. Om ett ärende hanterats av regionfullmäktige har besluten i övriga instanser ej återgivits. Om ett ärende hanterats av regionstyrelsen men ej av regionfullmäktige har eventuell övrig handläggning i nämnder uteslutits. Anledningen till detta är dels att vi velat exponera besluten i de instanser som är ”tyngst” och dels har vi velat begränsa volymen återgivna beslutstillfällen. Regionfullmäktige betraktas som ”tyngst”, därefter kommer regionstyrelsen och därefter regionala utvecklingsnämnden. Om ett politiskt parti markerat en ståndpunkt i t.ex. regionala utvecklingsnämnden men ej följt upp detta i regionfullmäktige har detta ej återgivits. Även om det kan finnas smärre avvikelser är de politiska partierna konsekventa dvs de intar samma ståndpunkt inom Region Skånes olika beslutsnivåer (instanser). De ämnen och beslut som avgränsats och analyserats berör många sektorer: kollektivtrafik, motorvägar, offentlig upphandling, energiförsörjning samt naturvård och friluftsliv. Likaså berörs en stor del av de miljömål som ligger till grund för såväl Skåne läns som hela Sveriges arbete för en ekologiskt hållbar utveckling.

Innan vi går in på vilka frågor som analyserats och hur respektive parti ställt sig ägnas några rader åt hur analysen genomförts. Denna rapport är att betrakta som en journalistisk produkt. Tillämpad metod är på intet sätt vedertagen. De regionala och nationella miljömålen, beslutade av länsstyrelsen respektive riksdagen, har utgjort den övergripande kompassen för identifiering av ämnen och beslutstillfällen som tagits med i denna rapport. Om läsaren av denna rapport tycker att miljömålen är bra finns det goda förutsättningar för att slutsatserna kan uppfattas som rimliga. Om det inte är så, t.ex. om läsaren anser att minskad användning av bekämpningsmedel i jordbruket eller ökad andel förnyelsebara energikällor inte är något bra, ja då blir det mer komplicerat. I en del fall kan det vara så att det finns en enighet mellan de politiska partierna om vad som skall gälla i ett miljömålsperspektiv.

Oenigheten består då istället av att vald metod för att lösa problemet är ”fel” (t.ex. att bilda stiftelsen ”Skånska landskap” eller att ett visst beslut inte alls utgör ett så allvarligt miljöproblem (ESS och E22), dvs att miljöbedömningen är fel. I en del fall ställer två kontrahenter upp på både mål och metod men ambitionsnivån skiljer dem åt, t.ex. anslaget till kollektivtrafiken. I syfte att tydliggöra de olika partiernas åsikter när det gäller frågor som har betydelse för miljön har konfliktladdade frågor prioriterats. Med undantag för miljömärkt el (3.18) och utredning av Pågatågstrafiken norr om Höör (3.5) finns det tydliga skillnader mellan två eller flera partier när en avgränsad fråga skall till att avgöras. Det innebär att ett antal viktiga beslut har exkluderats, t ex ett antal dokument av policy och program karaktär. Detta eftersom dessa dokument tagits i enighet alternativt i saknad av identifierbar konflikt. Samtliga analyserade beslut har varit uppe till behandling inom mandatperioden och efter det att den nya majoriteten tagit över det. Det innebär slutet av 2002 till och med juni 2006.

Ambitionen har varit att varje beslutstillfällen måste innehålla alternativ som är tydliga ur ett miljöperspektiv dvs ett ja eller nej till ett eller flera förslag skall göra skillnad för miljön. När ett ställningstagande från ett politiskt parti identifierats – genom yrkande, votering (omröstning), reservation eller sk protokollsanteckning – har symboliska ”gubbar” med glada, ledsna eller neutrala (liknöjda) miner delats ut. Dessa finns redovisade i en sammanfattande tabell på sidan 7 och 8. I några få fall har en ståndpunkt identifieras men den åsikt som förfäktats har varit såpass otydlig eller motsägelsefull att en gubbe med neutral min delats ut. Om ett partis ståndpunkt ej blivit identifierad med hjälp av protokollen har även de fått en gubbe med neutral min som betyg. Detta är tyvärr vanligt förekommande.

Ibland föregås ett beslut av en muntlig debatt. I inget fall har hänsyn tagits till vad som yttrats i denna debatt. Endast formella ställningstaganden har varit utslagsgivande. Som underlag har protokoll från regionfullmäktige, regionstyrelsen, regionala utvecklingsnämnden och fastighetsnämnden använts. Samtliga protokoll, även protokoll från miljö- och naturvårdsnämnden samt kollektivtrafiknämnden, har lästs. Det finns en del metodproblem som blivit tydliga. Den mest besvärande är att det i en hel del fall inte varit möjligt att avläsa vilken ståndpunkt ett politiskt parti haft vid ett beslutstillfälle. Orsakerna till att man valt att ej avge yrkanden, reservationer, lämna protokollsanteckning eller begära votering varierar sannolikt från fall till fall. Informella uppgörelser inom majoritets- respektive minoritetsblocken, frånvaro eller bara slentrian dvs pragmatisk bedömning: ”det gör ju ingen skillnad huruvida vi agerar, utgången är ju given”. Särskilt det senare är sannolikt vanligt. Ur ett demokratisk perspektiv är detta olyckligt. Medborgarna vill gärna veta hur de olika politiska partierna agerar både formellt och i praktiken. Även om det kan tyckas tröstlöst för de folkvalda att hela tiden demonstrera sin ståndpunkt, trots att utgången är given, är det en stor demokratisk fördel om så ändå sker. Begär votering – för demokratins skull! Effekterna av detta metodproblem är troligen den att miljöpartiet och vänsterpartiet i en del fall ”gått miste” om en glad min och istället fått en ”neutral”. I sju fall har socialdemokraterna fått glad min på samma gång som miljö- och vänsterpartiet endast erhållit en gubbe med liknöjd min. Sannolikt har dessa intagit samma ståndpunkt som socialdemokraterna i dessa fall – men det framgår inte av analyserade protokoll. I praktiken kanske dessa partier engagerat sig för en för miljön fördelaktig uppgörelse med socialdemokraterna men av protokollet framgår det bara att socialdemokraterna förordar förslaget i och med att ordföranden alltid är en socialdemokrat. Således framstår socialdemokraterna – i relation till miljöpartiet och vänsterpartiet – som mer miljöprofilerade än vad de egentligen är. Även folkpartiet och kristdemokraterna har fått en hel del gubbar med liknöjd min.

I några fall har det varit svårt att avgöra om en ledamot agerar i egenskap av representant för det egna partiet eller agerat på egen hand. Det gäller främst utbyggnad av olika delsträckor av Pågatågstrafiken. Begärd votering har tydliggjort att vissa ledamöter agerat på egen hand vilket ju är helt legitimt men dock ej skall förväxlas med att ett helt parti intagit ståndpunkten ifråga. Trots dessa komplicerande faktorer anser rapportförfattaren att det varit möjligt att identifiera och analysera ett relativt stort antal ämnen och beslutstillfällen vilka berör flertalet miljömålsområden och för Region Skåne relevanta ansvarsområden. Det är högst troligt att det ur ett miljömålsperspektiv är bra för Skåne när det blivit ”glad” gubbe istället för ”ledsen”.

Analyserade frågor - överblick

Här följer en översiktlig beskrivning av vilka ämnen och beslutstillfällen som ligger till grund för slutsatserna i denna rapport. De siffror som anges inom parentes används i tabellerna på sidan 7 och 12.

Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram (remissvar)(3.1)

Länsstyrelsen i Skåne har under mandatperioden tagit fram mål och handlingsprogram för en ekologiskt hållbar utveckling i Skåne. Målen utgår från de nationella miljökvalitetsmål som riksdagen ställt sig bakom. Region Skåne fick förslag till mål och handlingsprogram på remiss. Remissvaret var till stora delar positivt till länsstyrelsens relativt ambitiösa dokument. Region Skånes remiss till länsstyrelsen blev ett ärende för regionfullmäktige den 18 juni 2003. En majoritet ställde sig bakom föreslaget remissvar.

Taxor och anslag – kollektivtrafiken(3.2-3.4)

Frågan om höjning av avgifterna (kollektivtrafiktaxan) inom kollektivtrafiken har varit uppe till beslut vid minst fyra tillfällen i regionfullmäktige. Det är positivt för miljön om andelen personresor med buss eller tåg ökar i Skåne. Ju lägre taxor – helst 0-taxa - desto mer attraktivt att resa. Underhåll och investeringar kräver stora anslag. Ur ett miljöperspektiv är det bra om en så stor andel som möjligt finansieras på annat sätt än via avgifter inom kollektivtrafiken. Anslaget till kollektivtrafiken kan bara delvis påverkas av beslut inom Region Skåne. En stor andel kommer från nationella anslag. Förutsatt att anslaget till kollektivtrafiken används på ett rationellt och effektivt sätt är det positivt om detta anslag höjs. Anslaget till kollektivtrafiken kommer årligen upp till slutlig behandling i regionfullmäktige i samband med att budgeten antas. Vissa år uppstår ett ekonomiskt överskott inom kollektivtrafiken. 2004 var ett sådant år. Den borgerliga oppositionen föreslog att detta överskott skulle få disponeras inom kollektivtrafiken nästkommande år men fick ej gehör för detta. Partiernas ställningstaganden till höjning av kollektivtrafiktaxan framgår av tabell 1. Partiernas anslag till kollektivtrafiken framgår av tabell 2. De högre anslagen från (s), (v) och (mp) är lika med det beslut som blev.

Tabell 1. Höjning av kollektivtrafiktaxan (fyra beslutstillfällen sammanfattas)

Beslutstillfälle, Regionfullmäktige	Mp	V	S	C	Fp	Kd	M
2002-12-09	Nej	Nej	Nej	Avstod röstning	Ja	Ja	Ja
2003-06-18	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
2003-11-03	Nej	Nej	Nej	Oklart	Oklart	Ja	Oklart
2005-06-27	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja

Tabell 2. Regionbidrag till kollektivtrafiken (fem beslutstillfällen sammanfattas)

Budgetår/Parti	Mp	V	S	C	Fp	Kd	M
2003	622	622	622	622	622	553	580
2004	622	622	622	622	600	Uppgift saknas	622
2005	775	775	775	799	775	775	775
2006	933	933	933	883	883	883	883
2007	1102	1102	1102	1052	1052	1052	1052

Samtliga uppgifter är hämtade från regionfullmäktiges protokoll, inklusive propositioner och motioner för de ovan uppräknade åren.

Utbyggnaden av spårbunden persontrafik – delsträckor (3.5-3.9)

Enskilda sträckor och hållplatser blir återkommande föremål för behandling i samband med motioner och den årliga trafikförsörjningsplanen m.m. En av de sträckor som varit mest uppe på dagordningen är tågtrafik norr om Höör (3.5-3.8). Ett beslutstillfälle som avser Båstad-Ängelholm finns också med (3.9). Oavsett hur det förhåller sig med de praktiska- och ekonomiska förutsättningarna så får det anses positivt när partier agerar för att trycka på för en utbyggnad av den spårbundna persontrafiken i Skåne. Med undantag för ett beslut avseende utredning av eventuell utbyggnad av Pågatågstrafiken norr om Höör (3.5) blev det avslag.

Subventioner till Kristianstads flygplats (3.11)

Persontrafik med flyg tillhör det mest energislösande resealternativet och därmed också det resealternativ som släpper ut mest växthusgaser per person. Det är negativt för kampen mot den globala uppvärmningen när Region Skånes skattemedel används för att subventionera flygplatser. Det har funnits majoritet för anslag till Kristianstads flygplats under mandatperioden.

Utbyggnad av E22 till motorväg (3.12-3.14)

Utbyggnad av Europaväg 22 till motorvägsstandard utgör en av de miljörelaterade ärenden som varit uppe till behandling vid flest tillfällen inom Region Skånes olika beslutande instanser. I rapporten speglas tre beslutstillfällen, med lite olika inriktning. Partiernas ställningstaganden framgår tydligt. Utbyggnad av E22 innebär dels omfattande ingrepp i värdefull natur och dels att mer jordbruksmark läggs under asfalt. Motorvägsutbyggnad ökar vägtrafikens konkurrenskraft gentemot andra mindre miljöstörande trafikslag. Det går att höja trafiksäkerheten utan att bygga ut E22 till motorvägsstandard. Utbyggnaden av E22 har inte getts högsta prioritet på nationell nivå. Med anledning av detta har förslag till avgiftsfinansierad utbyggnad kommit upp på dagordningen, så även skrivelser till regeringen för att påtala behovet av utbyggnad. Oppositionen (v och mp) mot en utbyggnad av E22 har inte rubbat Region Skånes stöd för detta.

ESS-anläggning (partikelaccelerator) med placering i Lund (3.15)

Anläggningen kan sägas vara en typ av partikelaccelerator. Olika materials egenskaper skall undersökas. Det är ett europeiskt forskningskonsortium som driver projektet. Lund är en av flera kandidater. Investeringskostnaderna är beräknade till 11 miljarder. De miljörelaterade invändningarna mot projektet gäller bl a en mycket omfattande användning av kvicksilver, upp emot 40 ton, under anläggningens hela livscykel. Anläggningen kommer att ta en hel del jordbruksmark i anspråk och elbehovet är beräknat till 120-150 MW per år. Anläggningen kommer, om den förläggs till Lund, att ligga nära bostäder vilket är ifrågasatt med tanke på radioaktiv strålning och explosionsrisk. Miljökonsekvenserna är ännu så länge inte tillräckligt utredda. Oppositionen mot ESS-anläggningen (mp och delvis v) har inte rubbat Region Skånes stöd till ESS-anläggningen.

Synen på vindkraft (3.16 och 3.17)

Region Skåne har utgjort remissinstans för två vindkraftsutredningar vars syfte varit att främja utbyggnaden av vindkraft i Skåne. Vindkraften tillhör en av de förnyelsebara energikällor som har både stor potential och mycket små negativa konsekvenser jämfört med andra energikällor lämpliga för elproduktion. Det finns åtskilliga platser som inte alls lämpar sig för vindkraft. Detta berättigar inte till ett principiellt motstånd mot vindkraft i Skåne. Landskapet har en stor vindkraftspotential, på land såväl som till havs. Ett felaktigt placerat vindkraftverk kan monteras ned, därefter återstår inga negativa konsekvenser. Den hårda kritik som riktats mot föreslagna yttranden har ej erhållit majoritetens gillande.

Stiftelsen Skånska landskap (3.19)

Under mandatperioden har iden om en samlad stiftelse för Region Skånes innehav av för naturvård- och friluftsliv värdefulla naturområden realiserats. Meningen med att förvärva och skydda värdefulla områden är att dessa områden skall förbli skyddade under mycket lång tid. Ju svårare det är att avyttra sådana områden desto bättre för målsättningarna att erbjuda medborgarna rika naturupplevelser. Region Skåne är, tillsammans med länsstyrelsen, de aktörer som har bäst förutsättningar att ta ett långsiktigt ansvar för det skånska landskapets stora natur- och kulturmiljövärden. Den hårda kritik som riktats mot stiftelsen, från de borgerliga partierna, har inte hindrat tillkomsten av densamma.

Miljöanpassad offentlig upphandling (3.10, 3.18, 3.20 och 2.21)

Den offentliga sektorn i Sverige utgör en väsentlig del av hela vår ekonomi. En successiv miljöanpassning av de varor och tjänster som den offentliga sektorn köper in utgör ett av de mest effektiva redskapen för att åstadkomma en ekologiskt hållbar utveckling. Region Skåne har påbörjat ett delvis ambitiöst arbete med att miljöanpassa upphandlingen av varor och tjänster till sjukvården och kollektivtrafiken mm. Huvuddelen av detta arbete återstår och det handlar om en ständigt pågående process där kraven fortlöpande skärps. Under mandatperioden har frågan om miljöanpassad offentlig upphandling kommit upp på dagordningen vid flera tillfällen. I rapporten berörs fyra beslutstillfällen. Dessa berör Region Skånes upphandling av el, fordon och ekologiska livsmedel. Ett ärende avser remissvar till en nationell utredning som berör tydligare miljökrav vid offentlig upphandling. Den kritik och förslag till försvagningar som förts fram har ej vunnit majoritetens gillande.

Så agerade de politiska partierna – överblick

I det följande summeras respektive partis relativa placering vad gäller antalet glada, ledsna och liknöjda (neutrala) gubbar. I tabell tre återfinns en sammanställning över samtliga analyserade beslutstillfällen. Här framgår det hur respektive parti agerat vid respektive beslutstillfälle.

Det parti som får det högsta antalet glada gubbar är socialdemokraterna, 11 stycken. Socialdemokraterna har, till skillnad från övriga partier, deklarerat sin uppfattning i alla studerade frågor. De har så att säga 11 av 11 möjliga glada gubbar. Miljöpartiet och centern ligger på delad 2:a plats med nio glada gubbar vardera. Därefter kommer vänsterpartiet med 8. Sedan är avståndet stort till moderaterna med 4. Folkpartiet ligger sämre till med 3 och allra sämst är kristdemokraterna med endast två glada gubbar. Potentialen för fler glada gubbar är troligen stort eftersom många partier inte visat sin ståndpunkt vid de beslutstillfällen som studerats. Allra störst potential för fler glada gubbar borde miljö- och vänsterpartiet ha eftersom de kan förväntas stå bakom upp till 6-7 av de för miljön positiva ärenden som socialdemokraterna drivit igenom. Detta syns dock ej i studerade protokoll. ”Ledsenligan” toppas av moderaterna med 14 ledsna gubbar. Folkpartiet ligger inte långt ifrån med 12. Kristdemokraterna hamnar på 11 och socialdemokraterna på 10. Därefter är avståndet stort till centern med 7. Vänsterpartiet får fem och miljöpartiet kommer på en hedrande sista plats med endast fyra sura gubbar. I jämförelse ”gladligan” ovan är fördelningen av ledsna gubbar troligen närmare en realistisk bedömning av den verkliga ambitionsnivån hos de olika partierna.

Miljö- och vänsterpartiet toppar antalet gubbar med liknöjd (neutral) min. Därefter kommer folkpartiet och kristdemokraterna på en andra plats med vardera 7. Centern har bara 5 neutrala gubbar. Moderaterna har varit tydliga i sin oppositionsroll och får bara tre neutrala gubbar. Socialdemokraterna deklarerar, per automatik, sin uppfattning i alla beslutsärenden eftersom den som sitter ordförande alltid är från (s). Ordföranden yrkar på det förslag som, i normala fall, vinner majoritetens gillande. Som nämndes ovan är det troligt att både miljöpartiet och vänsterpartiet har stött socialdemokraterna i flertalet fall där (s) fått glad gubbe men ej (mp) och (v). Det kan dessutom vara så att dessa partier pressat socialdemokraterna att driva det förslag som sedan gick igenom. Man skulle kunna tänka sig att ge (mp) och (v) glad gubbe i dessa fall. Problemet är att båda partierna, då och då, aktivt yrkar på socialdemokraternas förslag. Det skapar utrymme för spekulationer om huruvida dessa partier alltid stödjer socialdemokraterna när de inte agerar aktivt och gör avtryck i protokollen. Frånvaron kanske i en del fall skulle kunna tolkas som någon form av protest? Detta är oklart.

Tabell 3. Partiernas ställningstagande för samtliga analyserade frågor

Fråga/Parti	Mp	V	S	C	Fp	Kd	M
3.1. Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram (remissvar)	Glad	Glad	Glad	Glad	Neutral	Neutral	Ledsen
3.2. Höjning av kollektivtrafiktaxan (fyra beslutstillfällen sammanfattas)	Glad	Glad	Glad	Neutral	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.3. Regionbidrag till kollektivtrafiken (fem beslutstillfällen sammanfattas)	Glad	Glad	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.4. Regionbidrag till kollektivtrafik – disponering av överskott	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Glad	Glad	Glad	Glad
3.5. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Höör – Hässleholm (2003-02-10)	Neutral	Glad	Glad	Glad	Glad	Neutral	Glad
3.6. Utbyggnaden av Pågatågstrafiken; Höör – Hässleholm (2005-06-27)	Neutral	Ledsen	Ledsen	Glad	Neutral	Neutral	Neutral
3.7. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Höör – Hässleholm (2006-06-12)	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Glad	Ledsen	Glad	Glad
3.8. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Höör – Älmhult (2003-06-18)	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Glad	Ledsen	Glad	Ledsen
3.9. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Båstad – Ängelholm	Ledsen	Neutral	Ledsen	Glad	Neutral	Neutral	Glad
3.10. Region Skånes upphandling av sk. Miljöfordon	Neutral	Neutral	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.11. Subventioner till Kristianstads flygplats	Glad	Ledsen	Ledsen	Neutral	Neutral	Neutral	Neutral
3.12. Anslag till utbyggnad av E22 till motorvägsstandard: Fjälkinge – Kristianstad	Glad	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.13. Skrivelse till regeringen om behovet av att bygga ut E22 till motorvägsstandard	Glad	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.14. Skrivelse till regeringen och bildande av vägbolag – utbyggnad av E22	Glad	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.15. Skrivelse till regeringen om att ESS – anläggningen bör placeras i Lund	Glad	Neutral	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
3.16. Remissvar – Vindkraft i Skåne (2004-	Neutral	Neutral	Glad	Neutral	Neutral	Ledsen	Ledsen

<i>03-18)</i>							
<i>3.17. Remissvar – Planeringsunderlag för utbyggnad av stora vindkraftsanläggningar (2005-05-30)</i>	Neutral	Neutral	Glad	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen
<i>3.18. Kraftinköp av elenergi – utvärdering av anbud elhandel (miljömärkt el)</i>	Neutral	Neutral	Glad	Neutral	Neutral	Neutral	Neutral
<i>3.19. Bildande av Stiftelsen Skånska landskap</i>	Glad	Glad	Glad	Ledsen	Ledsen	Ledsen	Ledsen
<i>3.20. Riktlinjer för ökad handel ekologiska livsmedel i Region Skåne</i>	Neutral	Neutral	Glad	Glad	Neutral	Ledsen	Ledsen
<i>3.21. Remissvar – Underlag till handlingsplan för miljökrav vid offentlig upphandling</i>	Neutral	Neutral	Glad	Neutral	Ledsen	Neutral	Ledsen
<i>Glad</i>	9	8	11	9	2	2	3
<i>Ledsen</i>	4	5	10	6	11	11	14
<i>Neutral</i>	7	7	0	4	7	7	3

Analys av respektive politiskt partis agerande

Miljöpartiet

Miljöpartiet hamnar på en delad 2a plats vad gäller antalet glada gubbar, nio stycken. Tillsammans med centern har miljöpartiet flest gubbar med neutral min dvs de fall där en ståndpunkt ej gått av utläsa av studerade protokoll. I flera fall handlar det om profilfrågor för miljöpartiet. Det framstår som lite underligt att man vid så pass många beslutstillfällen väljer att inte göra sin ståndpunkt känd. Miljöpartiet kommer däremot på en hedrande sista plats när det gäller antalet ledsna gubbar, bara 4. Det gäller dels tre beslutstillfällen där en eller flera borgerliga partier tagit initiativ för att påskynda utbyggnaden av Pågatågen (norr om Höör vid två tillfällen och Båstad – Ängelholm vid ett tillfälle) och dels ett fall där de borgerliga partierna vill att kollektivtrafiken skall kunna använda överskottet i budgeten från 2004 till nästkommande år. I protokollsanteckningar skriver miljöpartiet att man i och för sig är sympatiskt inställd till den utbyggnad av Pågatågen som flera av de borgerliga partierna driver men väljer ändå att rösta ned eller besvara dessa motioner. Detta sker med hänvisning till bl a antydning om opportunistisk ”partiprofilering”, att de borgerliga motionärerna ej tagit kontakt med miljöpartiet samt fysiska hinder (Malmö-Lund). När det gäller en utbyggnad av Båstad-Ängelholm vill miljöpartiet villkora ett ja till denna motion med att motionärerna (moderaterna) först säger nej till Hallandsås-tunneln. Det är tydligt att miljöpartiet har ett miljöengagemang, ett engagemang som till och med kan vara större än vad som kan avläsas i protokollen. Miljöpartiet driver ensam ett konsekvent motstånd mot ESS-anläggningen i Lund. Som enda parti har man tagit ställning mot Region Skånes subventioner till Kristianstads flygplats. Det senare får betraktas som allt annat än opportunistiskt ställningstagande. Tillsammans med vänsterpartiet driver man ett energiskt motstånd mot utbyggnaden av E22 till motorvägsstandard. Miljöpartiet är positivt inställd till miljömålen, vill hålla låga taxor inom kollektivtrafiken och står bakom majoritetens, i jämförelse med de borgerliga partierna, högre anslagen till kollektivtrafiken. Miljöpartiet står också bakom bildandet av Stiftelsen Skånska landskap.

Vänsterpartiet

Partiet har åtta glada gubbar och tillhör därmed gruppen partier som visar ett stort miljöengagemang. Antalet sura gubbar är lågt, bara fem stycken. Bara miljöpartiet är bättre. I och med att antalet neutrala gubbar är lika högt som för miljöpartiet är det troligt att potentialen för glada gubbar är stort. Sannolikt har man samma uppfattning som socialdemokraterna i de fall som (s) har fått glad gubbe men (v) fått neutral. Tyvärr visar inte protokollen hur man agerat i dessa fall. I flera fall handlar det om frågor där (v) ofta har en för miljön gynnsam uppfattning. När det gäller ledsna gubbar så beror dessa på att man går emot fyra av de borgerliga partiernas förslag som gäller utbyggnad av Pågatågstrafiken samt möjligheten för kollektivtrafiken att nyttja överskottet från 2004, nästkommande år. Vänsterpartiet yrkar ja till majoritetens budget 2004 men, till skillnad från miljöpartiet, markerar man ingen avvikande uppfattning vad gäller subventionerna till Kristianstads flygplats. Engagemanget mot utbyggnad av E22 till motorvägsstandard är tydligt och konsekvent. Däremot är motståndet till ESS-anläggningen i Lund inte lika tydligt. Partiet för fram krav som gäller miljökonsekvenserna mm – och det är bra. Däremot håller man ändå öppet för ett framtida ja till anläggningen. För denna ståndpunkt har givits liknöjd gubbe. Sammanfattningsvis kan man säga att vänsterpartiet uppvisar ett tydligt miljöengagemang som sannolikt dessutom är större än vad som kan utläsas av protokollen.

Socialdemokraterna

Socialdemokraterna får högsta poäng när det gäller glada gubbar, 11 stycken. Antalet beslutstillfällen där socialdemokraternas ståndpunkt ej gått att fastställa är noll. I och med att (s) alltid innehar ordförandeposten är man också den som yrkar på det förslag som nästan utan undantag vinner majoritetens gillande. Socialdemokraterna står bakom en positiv syn på miljömålen, vill hålla emot ytterligare höjning av kollektivtrafiktaxan. Det är dock viktigt att känna till att (S) har medverkat till en höjning av taxan under mandatperioden. Detta med stöd av (v) och (mp). Det är dock tydligt att de borgerliga partierna hela tiden drivit på för att dels få till stånd den höjning som blev och dels försöka driva igenom ytterligare höjning. Här finns så att säga dåliga och ännu sämre partier. Det är viktigt att ge uppmuntran till de partier som trots allt håller emot. Socialdemokraterna står bakom den successiva höjningen av anslaget till kollektivtrafiken, de skärpta målen för inköp av sk miljöfordon, miljömärkt el och ökade inköp av ekologiska livsmedel. Vidare har partiet en relativt positiv syn på utbyggnaden av vindkraft, ökad miljöanpassning av den offentliga upphandlingen i allmänhet samt var för bildandet av stiftelsen Skånska landskap. När det gäller antalet ledsna gubbar, 10 stycken, tillhör socialdemokraterna samma häradsgrupp som de kd (11) och fp (12). Antalet ledsna gubbar ger troligen en mer rättvisande bild av partiets miljöambitioner i relation till de övriga partierna. Detta jämfört med antalet glada gubbar. Socialdemokraterna gick emot de borgerliga partiernas förslag om att utnyttja överskottet för kollektivtrafiken nästkommande år. Partiet går i fyra fall emot initiativ från borgerliga partier vad gäller att påskynda utbyggnaden av Pågatågstrafiken. (S) är för utbyggnaden av E22 till motorvägsstandard, likaså är man för etableringen av ESS-anläggningen i Lund. Socialdemokraterna har, tillsammans med miljö- och vänsterpartiet, flyttat fram positionerna inom flera för miljön centrala områden.

Centern

Centern kommer på en delad 2:a-plats när det gäller glada gubbar, 9 stycken. Centern skiljer sig därmed markant från övriga borgerliga partier i alliansen. Centern har en positiv syn på miljömålen även om man oroar sig för att markägarna skall drabbas av ytterligare kostnader. Centerpartiet uppvisar ett stort engagemang för kollektivtrafiken. Partiet agerar aktivt för att

påskynda utbyggnaden av Pågatågstrafiken. Centern har en positiv syn på vindkraften och ekologiska livsmedel, helst då lokalproducerade. När det gäller ledsna gubbar hamnar centern ungefär i mitten, 7 stycken. Tillsammans med de övriga borgerliga partierna ligger man lägre i anslag till kollektivtrafiken jämfört med (s), (v) och (mp). Centern ville ha en svagare skrivning om miljöfordon, är för utbyggnad av E22 till motorvägsstandard samt är för ESS-anläggningen i Lund. Centern ogillar bildandet av stiftelsen Skånska landskap. Centern har relativt få neutrala gubbar, fem stycken, dvs man är ganska bra på att tydliggöra vad man tycker i studerade protokoll. Det kan konstateras att centern utgör en strategiskt grön kraft inom den borgerliga alliansen.

Folkpartiet

Lite otippat intar folkpartiet den sämsta placeringen när det gäller antalet glada gubbar. Bara två! Moderaterna har dubbelt så många glada gubbar! De två glada gubbar som erhållits gäller dels möjligheten att använda överskottet för kollektivtrafiken 2004, nästkommande år och dels ett agerande för att utreda möjligheten att bygga ut Pågatågstrafiken norr om Höör. När det gäller ledsna gubbar är folkpartiet näst värst med 12 stycken. Bara moderaterna har fler. Folkpartiet driver på för ytterligare höjning av taxorna inom kollektivtrafiken. I två fall agerar folkpartiet mot andra partier i den borgerliga alliansen när dessa vill se en snabbare utbyggnad av Pågatågstrafiken. Folkpartiet är för en utbyggnad av E22 och för ESS-anläggningen i Lund. Folkpartiet är negativ till vindkraftsutbyggnad i ett fall, skeptisk till ökad styrning för att åstadkomma ökad miljöanpassad offentlig upphandling. Partiet säger nej till bildandet av stiftelsen Skånska landskap. Antalet beslutstillfällen där det inte gått att identifiera folkpartiets ståndpunkt är hela sju stycken. Folkpartiet uppvisar ett svagt engagemang i miljöfrågor vad gäller studerade beslutstillfällen.

Kristdemokraterna

Partiet är nästan lika dåligt som folkpartiet när det gäller antalet glada gubbar, tre till antalet. Det gäller dels möjligheten att utnyttja överskottet för kollektivtrafiken 2004, nästkommande år, och dels utbyggnad av Pågatågstrafiken norr om Lund vid två tillfällen. Antalet beslutstillfällen där en ståndpunkt ej gått att identifiera är högt och uppgår till sju. Antalet ledsna gubbar uppgår till 11 vilket är, ett snäpp bättre än folkpartiet och tre snäpp bättre än moderaterna. Kristdemokraterna utmärker sig genom att vara det parti som mest ivrigt driver på en höjning av taxorna inom kollektivtrafiken. Tillsammans med de andra borgerliga partierna ligger man lägre i anslag till kollektivtrafiken jämfört med majoritetspartierna. Kristdemokraterna vill ha en svagare målsättning vad gäller upphandling av miljöfordon, säger ja till utbyggnad av E22 till motorvägsstandard samt är för ESS-anläggningen i Lund. Tillsammans med moderaterna utmärker man sig genom en mycket negativ inställning till vindkraft och ekologiska livsmedel. Kristdemokraterna går emot bildandet av stiftelsen Skånska landskap. Med utgångspunkt i de beslutstillfällen som studerats och i relation till (mp), (v), (s) och (c) har (kd) en svag miljöprofil.

Moderaterna

Moderaterna brukar utmärka sig som det parti som har mest avog inställning till miljöfrågorna. När det gäller minsta möjliga antal glada gubbar i denna studie så får dock moderaterna se sig slagna av både kristdemokraterna och folkpartiet. Moderaterna får fyra glada gubbar. Däremot placerar sig moderaterna på sämsta plats vad gäller antalet ledsna gubbar, hela 14 stycken. Antalet gubbar med neutral min är mycket lågt, bara tre. Det innebär att moderaterna varit tydliga i sin oppositionsroll, till gagn för demokratin. Moderaterna sade ja till att kollektivtrafiken skulle kunna utnyttja överskottet 2004, nästkommande år. Moderaterna är med och driver på utbyggnaden av Pågatågstrafiken: två gånger avseende

Höör och norrut och en gång avseende sträckan Båstad-Ängelholm. Moderaterna gör, som enda part, mycket tydliga och negativa markeringar mot de nationella och regionala miljömålen. Skrivningarna mot ekologiska livsmedel och vindkraft är nästan övertydligt negativa. Moderaterna säger ja till utbyggnad av E22 till motorvägsstandard. Likaså säger partiet ja till ESS-anläggningen i Lund. Tillsammans med folkpartiet markerar man mot tydligare krav vad gäller miljöanpassad offentlig upphandling (ett kritiskt PM från MA-enheten, Region Skåne, förordas). Det är lite förvånande att moderaterna inte markerar mot fastighetsnämndens beslut att säga ja till upphandling av miljömärkt el. Miljöfrågorna tillhör inte moderaternas starka sida men det bör uppmärksammas att antalet glada gubbar ej placerad partiet på jumboplats i denna del av analysen.

Förteckning över källor

Samtliga protokoll finns att läsa på Region Skånes hemsida.

Fråga/beslut	
3.1. Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram (remissvar)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-06-18, § 46
3.2. Höjning av kollektivtrafiktaxan (fyra beslutstillfällena sammanfattas)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2002-12-09, § 122 Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-06-18, § 41 Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-11-03, § 92 Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2005-06-27-28, § 42
3.3. Regionbidrag till kollektivtrafiken (fem beslutstillfällena sammanfattas)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2002-09-10, § 122 (budget, 2003) Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-06-18-19, § 42 (budget, 2004) Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-11-03, § 92 (budget, 2004) Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2004-06-28-29, § 39 (budget, 2005) Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2005-06-27-28, § 42 (budget, 2006) Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2006-06-12-13, § 54 (budget, 2007)
3.4. Regionbidrag till kollektivtrafik – disponering av överskot	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2005-04-26 , § 18
3.5. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Höör – Hässleholm (2003-02-10)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-02-10, § 14
3.6. Utbyggnaden av Pågatågstrafiken; Höör – Hässleholm (2005-06-27)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2005-06-27-28, § 44
3.7. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Höör – Hässleholm (2006-06-12)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2006-06-12-13, § 57
3.8. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Höör – Älmhult (2003-06-18)	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-06-18, § 43
3.9. Utbyggnad av Pågatågstrafiken: Båstad – Ängelholm	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2003-12-09, § 117
3.10. Region Skånes upphandling av sk. Miljöfordon	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2005-03-03 , § 43
3.11. Subventioner till Kristianstads flygplats	Protokoll Regionfullmäktige Skåne , 2003-11-03-04, § 26
3.12. Anslag till utbyggnad av E22 till motorvägsstandard: Fjälkinge – Kristianstad	Protokoll Regionfullmäktige Skåne , 2005-12-06, § 105
3.13. Skrivelse till regeringen om behovet av att bygga ut E22 till motorvägsstandard	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2005-06-27-28, § 42
3.14. Skrivelse till regeringen och bildande av vägbolag – utbyggnad av E22	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2006-06-12-13, § 54
3.15. Skrivelse till regeringen om	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2006-06-12-13, § 54

att ESS – anläggningen bör placeras i Lund	
3.16. Remissvar – Vindkraft i Skåne (2004-03-18)	Protokoll Regionala Utvecklingsnämnden, Region Skåne 2004-03-18, § 33
3.17. Remissvar – Planeringsunderlag för utbyggnad av stora vindkraftsanläggningar (2005-05-30)	Protokoll Regionala Utvecklingsnämnden, Region Skåne 2005-05-30, § 108
3.18. Kraftinköp av elenergi – utvärdering av anbud elhandel (miljömärkt el)	Protokoll, Fastighetsnämnden 2005-04-13 Protokoll Regionfullmäktige Skåne (historik) 2002-06-10
3.19. Bildande av Stiftelsen Skånska landskap	Protokoll Regionfullmäktige Skåne 2004-09-21, § 56
3.20. Riktlinjer för ökad handel ekologiska livsmedel i Region Skåne	Protokoll Regionstyrelsen, Region Skåne 2005-10-12, § 170
3.21. Remissvar – Underlag till handlingsplan för miljökrav vid offentlig upphandling	Protokoll Regionstyrelsen, Region Skåne 2006-01-26, § 11