

Kontaktperson
Karolina Filipsson
Samhällsbyggnad

2022-11-16

467089

Karolina.Filipsson@regionvasterbotten.se

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag - Yttrande över Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, Miljödepartementet diarienummer M2022/01828

Region Västerbotten har mottagit remiss avseende Trafikanalys underlag "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning".

Region Västerbotten ser positivt på huvuddelen av förslagen som presenteras i rapporten. Det finns dock några synpunkter som Region Västerbotten önskar lyfta.

Utökade möjligheter till statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder. (sida 52 – 53)

Region Västerbotten ser positivt på utökad möjlighet till medfinansiering. Däremot så anser Region Västerbotten att strukturen med statlig medfinansiering via länsplanerna och statsbidrag genom bland annat stadsmiljöavtalen och klimatklivet att det gör det svårt att överblicka finansieringen och genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportplanering. Statsbidrag borde i högre utsträckning kopplas till de regionala planerna. På så vis får kommuner och regioner bättre möjligheter att tillsammans utforma en sammanhållen planering. Länsplaneuppdragen bör i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget ha rådighet över de beslut som tas om statlig medfinansiering inom respektive län. Region Västerbotten har även framfört denna synpunkt i tidigare yttranden över Trafikverkets inriktningsförslag inför planeringsomgången 2022 – 2033. Även SKR har lyft problematiken med olika statsstöd i ett ställningstagande gällande transportinfrastruktur.

Sänk hastigheten i tätbebyggt område (sida 50 – 51)

Region Västerbotten utgår från att SCB:s definition av tätort tillämpas, med minsta invånarantal på 200 och 150 m mellan husen och en tydlig kärna. Vissa tätorter har en tydlig kärna men ligger ändå som randbebyggelse utmed pendlingsstråk och E-vägar. Att sänka till 40 km /h kan påverka yrkestrafik, kollektivtrafik och pendlare som färdas längre sträckor i form av ökade körtider. Detta är inte en önskvärd utveckling i ett län som Västerbotten med långa avstånd och långa kör/restider. Inne i orter med tydlig kärna och kommunalt vägnät anser Region Västerbotten att frågan är av kommunal karaktär.

Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken (sida 75 – 76)

Region Västerbotten ser förslagen avseende högre ställda klimatkrav och att det sker genom att regeringen förtydligar ramar och riktlinjer för Trafikverkets uppdrag att handla upp Gotlandstrafiken som positivt. Dock saknas en tydlighet kring vilka effekter ökade kostnader för Gotlandstrafiken innebär för tillgängligheten i norra Sverige. Vid ökade kostnader för Gotlandstrafiken så får det med dagens medelstilldelning direkt försämrad möjlighet till medfinansiering av buss och tågtrafik i norra Sverige genom samverkansavtal mellan Trafikverket och kollektivtrafikmyndigheter. Detta kan, om det inte tillförs medel till hela systemet eller

Region Västerbotten

Regionens hus, Köksvägen 11, 901 89 Umeå
Telefon: 090-785 00 00, telefax: 090-13 68 82
E-post: regionen@regionvasterbotten.se Org.nr: 232100-0222
VAT-nr: SE232100022201 Bankgiro 5728-3061

2022-11-16

att det säkerställs att ökade kostnader för Gotlandstrafiken inte negativt påverkar medelstilleddningen till buss och tågtrafiken, innebära försämrad tillgänglighet för norra Sverige. Region Västerbotten framför denna synpunkt med stöd av erfarenhet från att ökade kostnader för Gotlandsfärjan innebär undanträngningseffekter för stöd till buss- och tågtrafik i norra Sverige.

Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik (sida 81 – 82)

Region Västerbotten ser med oro på om denna omställning negativt påverkar kostnaderna för resenärerna, då flyget i många inlandskommuner är det enda tidsmässigt möjliga resealternativet. Ökade kostnader för resenärerna skulle negativt påverka tillgängligheten för resande till/från Västerbottens inland.

Utredning av ett investeringsstöd för framdragning av el för elflyg samt utredning av stöd för att köpa eller hyra fossilfria flygplanstyper (sida 82 – 83)

Region Västerbotten anser att satsning på elflyg är positivt. Bland de effekter som omnämns i rapporten, att flygplanens kapacitet kommer att vara mindre än idag, längre restider och att det kan medföra ökade kostnader för resenärerna. Detta anser Region Västerbotten är kraftigt negativa effekter för tillgängligheten i de delar av landet som inte har tillgång till tidsmässigt och prismässigt hållbara alternativ att resa. Om det ska vara möjligt att göra en transition till elflyg utan att kraftigt försämra tillgängligheten behöver såväl linjenät ses över med ambition att inrätta fler direktflyg, att tillgodose kapacitetsbehovet genom fler avgångar samt att ökade kostnader ej ska bäras av resenären.

Resonemang om järnvägen (sida 85 – 86)

Rapporten berör järnvägstrafiken i alldeles för liten omfattning. Dessutom så har persontrafiken efter oelektrifierade sträckor helt glömts bort. Region Västerbotten anser att järnväg bör vara en del av styrmedlen och att elektrifiering av sträckor som idag inte är elektrifierade i norra Sverige verkligen kan ge effekt för långväga resor och transporter. Ett sammanhängande elektrifierat nät av järnväg skulle tillsammans med Botniabanan och Norrbotniabanan skapa ett sammanhängande järnvägsnät inte bara i nord-sydlig riktning utan även i öst-västlig riktning. Mot bakgrund av den ökade betydelsen av det öst-västliga stråket Finland – Sverige – Norge, så stärks detta behov ytterligare. Genom elektrifiering av idag ej elektrifierade sträckor så uppnås inte bara en miljömässig effekt utan även en robusthet i systemet.

/Yttrandet är fastställt i Regionala utvecklingsnämnden 2022-12-08 § xx