

Karolina Filipsson
Samhällsbyggnad

Yttrande över Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

RUN 389-2022

Sammanfattning

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 lyfter i yttrandet. Detta avser:

Utökade möjligheter till statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder.

Det är positivt med utökad möjlighet till medfinansiering men att statsbidraget i högre utsträckning borde kopplas till de regionala planerna då kommuner och regioner därigenom får en bättre möjlighet till en sammanhållen planering. Vidare borde länsplaneupprättarna i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget ha rådighet över de beslut som tas om statlig medfinansiering inom respektive län.

Sänk hastigheten i tätbebyggt område.

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. Genom att vissa tätorter har strukturen med randbebyggelse utmed pendlingsstråk och E- vägar, så skulle en sänkning 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.

Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken

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. Det kan, om det inte tillförs medel till hela systemet eller att det säkerställs att ökade kostnader för Gotlandstrafiken inte negativt påverkar medelstillsdelningen till buss och tågtrafiken inom ramen för samverkansavtal med kollektivtrafikmyndigheter, innebära undanträngningseffekter och försämrad tillgänglighet för norra Sverige.

Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik

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

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

Rapporten berör järnvägstrafiken i alldeles för liten omfattning. 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.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår att regionala utvecklingsnämnden beslutar:

Yttrandet över Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning fastställs.

Bedömda resultat och konsekvenser

Inga bedömda konsekvenser

Resurser och finansiering

Inget behov av resurser eller finansiering

Jämställdhet

Inga effekter

Beredningsansvariga

Beredningsansvarig är strateg vid kollektivtrafikmyndigheten.

Stöd i arbetet är strateg med ansvar för infrastruktur

Beslutsunderlag

- Förslag till yttrande
- Remiss över Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Beslutet expedieras till

Kollektivtrafikmyndigheten

Miljödepartementet