

Skickas till:
m.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss om förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023

Er beteckning: M2022/01828

Sammanfattning

Länsstyrelsen ställer sig positiv till rapporten och föreslagna insatser. Insatser som på längre sikt bidra till att nå klimatmålen. Länsstyrelsen har, utifrån myndighetens begränsade resurser för energi- och klimatsamordningen, valt att fokusera på regionala konsekvenser och målkonflikter som är specifika för Gotlands län.

Länsstyrelsen anser att åtgärden Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken bör ha en mycket hög prioritet. Åtgärden bör fokusera på energiomställning och teknikutveckling inom Gotlandstrafiken. Energieffektivisering är viktigt inte minst utifrån behovet att hålla nere kostnader. Ett högt fokus på energieffektivisering kan leda till att teknikutveckling uteblir samt riskerar att få negativa effekter på exempelvis logistikkedjor hos näringslivet. I uppdraget till Trafikverket önskar Länsstyrelsen att det ska framgå att det efter en aktörsanalys bör föras dialog med en bredd av aktörer. Utvecklingen av Gotlandstrafiken ska vara långsiktig och den ska ges tryggade förutsättningar.

Färjetrafikens turtäthet, avgångstider och biljettpriser är avgörande för att knyta ihop Gotland med fastlandet. Hela resan och godsflödena ska fungera smidigt, vilket också inbegriper infrastrukturen till och från hamnarna. Färjetrafiken måste vara robust och fungera vid alla typer av samhällskriser i fredstid men också under höjd beredskap.

Kapitel 6.3 Förslag inom energieffektiva fartyg

Hög prioritet på energiomställning och teknikutveckling inom Gotlandstrafiken

Länsstyrelsen anser att åtgärden *Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken* bör ha mycket hög prioritet men fokusera på energiomställning och teknikutveckling inom Gotlandstrafiken.

Länsstyrelsen anser att åtgärden bör flyttas till ”Insatser inom hållbara förnybara drivmedel” samt formuleras om till:

Styrmedlet innebär att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vid upphandling av inrikes sjöfart ställa mer utvecklade krav än idag på att den upphandlade trafiken till Gotland är en föregångare i målen att minska växthusgasutsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och nollutsläpp 2045. Förslaget innebär att regeringen uppmanar Trafikverket att ta hänsyn till netto-noll målet genom energiomställning, teknikutveckling samt energianvändningen i Gotlandstrafiken och att överväganden görs i syfte att energieffektivisera den upphandlade trafiken utan att försämra kravet på fortsatt god tillgänglighet. I uppdraget ska Trafikverket föra dialog med en bredd av aktörer utifrån en målgruppsanalys samt analysera effekter och konsekvenser för olika samhällssektorer och samhällsutvecklingen i sin helhet.

Skälen till det är följande:

Goda färjeförbindelser till och från fastlandet är helt avgörande för utvecklingen av Gotlands län. För att skapa förutsättningar för hållbara och långsiktiga färjeförbindelser med god tillgänglighet är upphandlingen av färjetrafiken är oerhört viktig.

Länsstyrelsen instämmer i förslaget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vid upphandling av inrikes sjöfart ställa mer utvecklade krav än idag på att den upphandlade trafikens växthusgasutsläpp minskar med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och når i princip nollutsläpp 2045. Det är en viktig åtgärd då staten har stor rådighet över den upphandlade trafiken och då utsläppen idag är mycket höga sammantaget och per fraktad enhet. Färjetrafiken finns med som åtgärd i färdplan för Energipilot Gotland (ER 2019:09) utifrån Energimyndighetens regeringsuppdrag att möjliggöra att Gotland blir en pilot inom omställningen till ett hållbart energisystem. Baserat på detta anser Länsstyrelsen att uppdraget från regeringen till Trafikverket kan förtydligas så att det är i linje med uppdraget och att Gotland blir en föregångare.

Utöver bidraget till att nå de nationella klimatmålen så anser Länsstyrelsen att åtgärden är mycket viktig för Gotlands näringsliv och attraktivitet (om hänsyn i utformningar tas till övriga synpunkter i detta yttrande). Utifrån rangordningsmetoden som valts i rapporten så framgår det att åtgärden inte behöver rangordnas. Länsstyrelsen vill understryka vikten av hög prioritering av åtgärden så att åtgärden får effekt redan i den kommande upphandlingen.

Länsstyrelsen anser att åtgärden också ska ha fokus på energiomställning och teknikutveckling inom Gotlandstrafiken. Förnybara drivmedel är en förutsättning för att nå syftet med åtgärden även om effektivare fartyg och trafikering kommer behöva komplettera varandra för att klara utsläppsminskningar i linje med/föregångare för klimatmålen 2030 och 2045. Länsstyrelsen ser att åtgärden, utifrån ovanstående resonemang, bör flyttas till *Hållbara förnybara drivmedel*.

Med allt för högt fokus på energieffektivisering ser Länsstyrelsen en risk att missa chansen med teknikutveckling och andra mervärden för energisystemet. Verkningsgraden på elektrobränslen kan exempelvis göra att de inte klassas som ett val om energieffektivisering är drivande. Samtidigt kan elektrobränslen bidra med andra fördelar för drift och energisystemet i stort.

Idag kan vi bara sia om morgondagens drivmedel. Riktlinjer för upphandling av Gotlandstrafiken som främjar klimatsmarta lösningar behöver utformas så att det inte blir ett stelbent system som missar klimatmålet och hindrar teknikutveckling. I detta vill Länsstyrelsen understryka vikten av långsiktighet i åtgärden så att den möjliggör de stora investeringar i infrastruktur och fartygsflotta som krävs. Färjetrafiken till och från Gotland måste vara robust och fungera vid alla typer av samhällskriser i fredstid men även i höjd beredskap.

Samtidigt som Länsstyrelsen inte vill att energieffektivisering ska vara drivande för åtgärden så instämmer vi i vikten av energieffektivisering och att möjligheterna till detta vägs in i åtgärden. Det kan finnas potential för energieffektivisering inom exempelvis teknikutveckling, överfartstider på vissa turer etc. Samtidigt kan detta medföra målkonflikter.

Länsstyrelsen vill förmedla den oro som finns på Gotland inför varje trafikupphandling. Färjetrafikens turtäthet, avgångstider och biljettpriser är avgörande för att knyta ihop Gotland med fastlandet och göra det möjligt för gotlänningar att besöka släkt och vänner på fastlandet, för idrottsföreningar att bedriva sin verksamhet och för fritidsboende och besökare att resa smidigt. För detta måste hela resan fungera smidigt, vilket också inbegriper infrastrukturen till och från hamnarna. För näringslivet är det helt nödvändigt med konkurrenskraftiga priser, god turtäthet och avgångstider som fungerar med logistikkedjor på Gotland såväl som på fastlandet. Även smärre förändringar vad avser tillgängligheten kan komma få betydande påverkan på en mängd varor på Gotland. Idag är produktionen av varor, och då för Gotlands del framför allt livsmedel, mycket beroende av effektiva produktions- och distributionskedjor. Just-in-time är ett koncept som är en realitet för svensk livsmedelsproduktion och distribution. Färjetrafiken till och från

Gotland är den landsväg som finns och om tillgängligheten försämras påverkas näringslivets möjlighet att vara en del i logistikkedjorna. Skulle förädlingsindustri försvinna från Gotland finns en risk att även den därtill hörande primärproduktionen inom området påverkas.

Med ovanstående stycke vill Länsstyrelsen uttrycka tvivel för den skrivning som finns i förslaget (avsnitt 6.3) om att styrmedlet inte ger några synbara konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft. Påståendet är gjort utan några referenser. Det har, enligt Länsstyrelsens kännedom, inte gjorts några studier om konsekvenser av en försämring av tillgängligheten. Inför färjeupphandlingen har dock Lantbrukarnas Riksförbund låtit konsultbolaget Macklean utarbeta en rapport inom detta område som belyser att livsmedelsindustrin är beroende av s.k. tidskritiska färjeöverfarter och som står i motsatt ställning till Trafikanalys påstående¹. Vid val av åtgärder är det därför av stor vikt att föra dialog med en bredd av aktörer (på Gotland och fastlandet) för att kunna utforma och ta hänsyn till målkonflikter. Länsstyrelsen anser att effekter och konsekvenser av förändringar i Gotlandstrafiken måste analyseras noggrant för olika samhällssektorer och för samhällsutveckling i sin helhet. Det behöver dessutom tas hänsyn till befolkningsutveckling och behovet av resor och transporter framöver. I uppdraget till Trafikverket vill vi därför även att det ska framgå att man ska föra dialog med en bredd av aktörer för att utvecklingen av Gotlandstrafiken ska göras långsiktigt och ge tryggade förutsättningar.

Energieffektivisering är viktigt inte minst utifrån aspekten att minskad energianvändning är ett effektivt sätt att minska kostnaden. I rapporten framgår att det är inte otänkbart att en del av kostnaden förs vidare på kunderna. Färjan är gotlänningarnas landsväg och priserna måste motsvara liknande förutsättningar som andra personer har att transporteras sig i Sverige. Länsstyrelsen vill därför trycka på vikten av rimliga och konkurrenskraftiga biljettpreiser för konsumenter och transportköpare. Det är en avgörande faktor i ett tillgängligt transportsystem för alla resenärer och för näringslivet. Merkostnader för åtgärder som uppstår på grund av statens klimatkrav i upphandlingen bör därför finansieras med offentliga medel.

För Länsstyrelsen i Gotlands yttrande över Remiss om Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland, se ert diarienummer I2021/02391, Länsstyrelsens diarienummer 341-4190-2021.

¹ [Gotlandstrafikens framtid & det gröna näringslivet på Gotland - PDF Gratis nedladdning \(docplayer.se\)](#) och [Färjetrafiken är livsviktig! - YouTube](#)

Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen efterfrågar ytterligare utredning av alternativa styrmedel till reduktionsplikten. Som rapporten skriver har man utgått från att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022 gäller och att ett eventuellt beslut om till exempel sänkta drivmedelsskatter eller reducerade reduktionspliktsnivåer innebär att det måste fram andra styrmedel eller åtgärder för att kompensera för utebliven utsläppsminskning. Det finns alltid en risk med att lägga för stor tilltro till en åtgärd. Flera alternativ är också viktigt inte minst utifrån problematik kring tillgången till hållbart producerat biodrivmedel, biobränslets klimatpåverkan i ett kort perspektiv och prissättningen av biodrivmedel. Eftersom utsläppsproblematiken är global anser även Länsstyrelsen att produktionen av biodrivmedel inte nödvändigtvis behöver vara ihopkopplad med, eller beroende av, en nationell reduktionsplikt.

Länsstyrelsen anser också att det är anmärkningsvärt att biogas från restprodukter inte nämns alls i rapporten. Detta särskilt utifrån att den negativa miljö- och sociala påverkan som finns kring batteritillverkning och gruvbrytning kopplat till elektrifieringen av transportsektorn.

Länsstyrelsen anser i övrigt att rapporten på ett bra sätt belyser både möjligheter och konflikter mellan energiomställningen och totalförsvarets uppbyggnad.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Anneli Bergholm Söder med energi- och klimatsamordnare Agneta Green som föredragande. I den slutliga handläggningen har även följande medverkat: Thomas Persson, stabshandläggare, Anna Sorby, klimathandläggare samt Johan Lundberg, kris- och beredskapsstrateg.