

En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige Delbetänkande från Miljömålsberedningen

Region Västerbottens remissvar

1. Remissvarets inriktning	2
2. Sammanfattning av Region Västerbottens synpunkter	2
3. Regionala och lokala klimat- och luftvårdsarbetet har stor betydelse	5
4. Bedöm konsekvenser för norra Sverige och olika sektorer	6
5. Koldioxidskatten är basen och bör skärpas successivt men beakta perifera lägen.....	6
6. Ingredienser till en realistisk plan för finansiering av ökad turtäthet, fler linjer och kvalitetsförbättringar	7
7. Förnybara flygbränslen - inte generellt höjda flygpriser	8
8. Alternativen till inrikes flyg och långväga bilresor behöver ingå i strategin ..	9
9. Nödvändiga infrastruktursatsningar för överflyttning	9
10. Besöksnäringen bör ingå i strategin	10
11. Reseavdrag för bil fortsatt viktig på landsbygden	10
12. Transportsektorn en potential i delande ekonomi	10
13. Transportsektorn bör ingå i en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning.....	10
14. Samordning av jordbrukspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken behövs	11
15. Ta vara på norra Sveriges kompetens, förädling och råvaror till förnybara bränslen.....	11
16. Strategier för material- och energihushållning, cirkulär ekonomi och delande ekonomi	12



1. Remissvarets inriktning

Region Västerbotten är ett regionförbund med femton kommuner och Västerbottens läns landsting som medlemmar. Region Västerbotten är regionalt utvecklingsansvarig och är också regional kollektivtrafikmyndighet i Västerbotten. De fyra nordligaste länen har påbörjat en regionbildningsprocess. Vi noterar att endast de regionalt utvecklingsansvariga som är länsstyrelser är utpekade remissinstanser men hoppas att detta inte ska tolkas som ett mått på de regionalt utvecklingsansvarigas betydelse för klimatarbetet. I detta remissvar tar Region Västerbotten inte ställning för eller emot samtliga förslag i remissen, utan fokuserar på att bidra med perspektiv från norra Sverige, regionalt utvecklingsarbete, landsbygdsutveckling och vissa kommunala ansvarsområden.

2. Sammanfattning av Region Västerbottens synpunkter

- Det är något lamt att i strategin hänskjuta regionala tillväxtarbetets koppling till klimatarbetet till framtiden.
- Förslagen i kapitel 6.6 rör uteslutande vägledning, kunskapshöjande insatser samt eventuella ändringar i regelverk för samhällsplanering. Vi vill tillstå att för att uppnå målen behövs det lokala och regionala insatser även på kortare sikt än samhällsplaneringens planeringshorisont.
- Den regionala kollektivtrafiken bör också beskrivas i kapitel 6.6.1, som en del av det kommunala ansvaret.
- I avvägningar som kommunerna och landstingen behöver göra mellan olika samhällsmål (Del 1 sidan 204 första stycket) bör avvägning mellan kollektivtrafik och andra angelägna satsningar nämnas.
- Regionerna behöver en tydligare roll, resurser eller mandat att kraftfullt samordna den miljödrivna utvecklingen.
- Det vore klokt att agera på förslaget från Länsstyrelserna (sid 210 och 213) om en närmare samverkan.
- Vi välkomnar Tillväxtverkets och Energimyndighetens förstudie för att stärka det strategiska tillväxtarbetet med fokus på koldioxidnsål ekonomi (Del 1 sidan 211).
- Vi utgår från att det klimatpolitiska rådet innefattar, eller inhämtar kompetens i regionala utvecklingsfrågor samt i person- och godstrafik.
- Strategin kommer ha stora effekter i norra Sverige. Det är viktigt att departementet säkrar kompetens om norra Sverige, om glesbygdens förutsättningar och om olika näringar inför framtagande av slutlig strategi inklusive konsekvensbedömningar.
- Konsekvensbedömningarna behöver analysera och problematisera effekten i olika delar av Sverige och möjligheterna för olika sektorer att anpassa sig och hitta alternativ (i kapitel 12.3 exempelvis).
- Region Västerbotten instämmer i att teknikneutral koldioxidskatt är det kostnadseffektivaste sättet att minska mängden koldioxidutsläpp från fossila källor och i att Sverige ska påverka EU för energipolitik med koldioxidskatt som styrmedel (Del 1 Sidan 155-173).
- Region Västerbotten ställer sig bakom att Sverige ska vara drivande i energiskattedirektivet.
- Region Västerbotten efterlyser arenor/forum där svenska regioner reellt kan påverka/delta i det svenska miljöstyrningsarbetet i EU.
- Regeringen bör fortsatt följa hur miljöstyrningen i transportsektorn kan upprätthållas när den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna succesivt minskar på grund av en allt mer effektiv fordonsflotta (Del 1 sidan 156). Det är viktigt för att ta vara på



- kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens fördelar inom materialeffektivitet, stadsmiljö och trafiksäkerhet jämfört med miljövänliga privatbilar.
- Det är viktigt att en successivt skärpt koldioxidskatt inte underminerar privatbilsresande där resandeunderlaget helt enkelt är för litet för attraktiv kollektivtrafik.
 - Region Västerbotten välkomnar fortsatt utredning av differentierade infrastrukturavgifter för tunga och lätta fordon (Del 1 sidan 165).
 - Region Västerbotten vill att EU och regeringen stimulerar till ökad regional benchmarking och interregionalt utvecklingssamarbete inom EU kring effekter av ekonomiska styrmedel inom klimatpolitiken.
 - Regelverket för offentliga upphandlingar kan behöva ses över så att svenska och europeiska hårda regler också får genomslag vid offentliga upphandlingar.
 - Vi stödjer målet 25 % marknadsandel kollektivtrafik, cykel och gång i personkilometer mätt år 2025 (Del 1 sidan 221).
 - Fördubblingsmålet är ett viktigt mål och regeringens ansvar är att se till att staten skapar förutsättningar för att nå målet. Att det finns relevanta avgångstider och linjesträckningar är den faktor som främst driver ett ökat kollektivresande. I samma riktning pekar färsk back-castingstudien. Det finns stora möjligheter att öka kollektivtrafikens, gång och cyklings konkurrenskraft inom ramen för en kollektivtrafikbudget av nuvarande storleksordning men ofrånkomligen kommer det behöva frigöras pengar till utökningar i turtäthet, linjesträckningar samt kvalitetsförbättringar för att uppnå målet. Behov av kollektivtrafikutökningar konkurrerar med behov inom skola, vård och omsorg. Det är osannolikt att tillräckligt många kommuner och landsting/regioner kommer att prioritera att fördubbla, eller mycket kraftigt höja, anslagen till regional kollektivtrafik. Vi har två förslag på hur kommuner, landsting och stat tillsammans ska kunna frigöra mer resurser till kollektivtrafikutökningar utan att för den skull flytta över ansvaret för regional kollektivtrafik från kommuner och landsting till staten:
 - Förslag 1: att öppna för att testa ökad turtäthet, linjesträckningar och kvalitetshöjningar, alltså ny trafikering, med nationella projektmedel. Trafikeringsprojekt kan underlätta politiska beslut om långsiktiga kraftiga satsningar på kollektivtrafiken genom att minska osäkerheterna kring satsningarnas önskade effekter.
 - Förslag 2: Använd statliga medel mer förutsättningslöst till de åtgärder som är mest effektiva i enlighet med fyrstegsprincipen inklusive trafikering av kollektivtrafik. Med nuvarande uppdelning kan Trafikverket inte välja att lösa ett vägkapacitetsproblem genom bidrag till kraftigt ökad turtäthet i kollektivtrafiken. Detta riskerar leda till infrastrukturtunga lösningar och suboptimering.
 - Det är inte önskvärt med en generell prishöjning av inrikes eller utrikes flygtrafik (Del 1 sidan 41-42). Fokus bör ligga på övergång till förnybara drivmedel, teknikutveckling och effektivisering av motorer för flyg
 - Det är mycket viktigt för klimatet att de funktionella alternativen till inrikes flyg vidareutvecklas och ökar sina andelar. Nattåg, snabbtåg och långväga natt- eller dagbuss är dessutom viktiga för överflyttning från långväga privatbilresor. Ändå finns det inga konkreta förslag i strategin för att öka interregionala natt- och snabbtågtrafikens eller långväga busstrafikens möjlighet att komplettera inrikes flyg och främja överflyttning från långväga bilresor.
 - Nattågstrafiken behöver moderniseras avseende möjlighet till privat zon vid sovplatsen även i de billigare ligg- och sovkupeerna för att komma på fråga för många tjänste- och privata resenärer.
 - Besöksnäringen nämns inte alls i strategin, men är en ekonomiskt viktig bransch för stora delar av Sverige, däribland Västerbotten. Besöksnäringen har stor betydelse för Sveriges klimatarbete. Besöksnäringen påverkas mycket av kollektivtrafik, flyg, sjöfart och vägar.



Besöksnäringen bör på ett lämpligt sätt ingå i en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning.

- Ett reseavdragssystem som i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar (Del 1 sidan 222) behöver beakta att miljövänliga personbilar kommer vara viktiga på landsbygden även i framtiden.
- I arbetet för delad ekonomi och materialeffektivitet har olika system för att dela på enskilda transportmedel stor potential.
- I en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning (Del 1 sidan 173-182) är det viktigt att betrakta transportsektorn som en del av näringslivet och som ett mål för innovationspolitik. Detta bör Vinnova beakta i det uppdrag som remissen föreslår regeringen ska ge myndigheten (Del 1 sidan 174).
- Region Västerbotten vill att regeringen underlättar för internationella samarbeten kring lokal och regional innovationsutveckling inom transportintensiva sektorer.
- Region Västerbotten anser att jordbrukspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken behöver samordnas såväl på Europeisk nivå som i Sverige.
- Region Västerbotten ställer sig bakom att en ökad produktion och konsumtion av svenskproducerat kött på bekostnad av det importerade (Del 1 sidan 330) ger förutsättningar för en produktion med globalt sett lägre utsläpp och kan även underlätta uppnåendet av andra miljömål.
- Biobaserade bränslen och material som ersätter fossila bränslen och material som producerats med fossila råvaror har ett mycket stort värde för samhället i en klimatomställning (Del 1 sidan 352). Denna linje behöver kraftfullt kommuniceras med EU:s olika institutioner.
- Kunskaper om omställningen i transportsektorn samt norra Sveriges sektor för förnybara bränslen behövs i arbetet med att ta fram en offensiv bioekonomistategi (Del 1 sidan 183).
- EU begränsar idag möjligheterna till ekonomiska styrmedel för förnybara drivmedel, så det är särskilt viktigt med andra underlättande och stimulerande åtgärder.
- Det är viktigt att regeringen precis som strategiförslaget föreslår, presenterar förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel (Del 1 sidan 262). På grund av Västerbottens unika potential i Europa för biodrivmedelproduktion vill Region Västerbotten att framtagande av regelverken görs i dialog med Västerbotten såväl som andra bioenergirika regioner i Sverige.
- Det behövs en tydligare vägledning hur målkonflikter ska hanteras för att säkerställa att en biosbaserad ekonomi inte sker på bekostnad av andra övergripande mål t ex biologisk mångfald och livsmedelproduktion.
- Regeringen bör överväga att stimulera ökat utvecklingssamarbete mellan nyckelaktörer inom bioekonomin och om möjligt ta initiativ till att Sverige får en ledande roll i utvecklingsarbetet inom EU.
- Region Västerbotten ställer sig bakom beredningens förslag i remissens kapitel 6.5
- Viktigt med ett fortsatt arbete med att "avgifta" kretsloppet för att kunna minska klimatpåverkan.
- Klimatmålen är viktiga att arbeta vidare med inom avfallsområdet och vattenförsörjning.
- Den nationella avfallsplanen borde beslutas politiskt.
- Kommunerna bör få insamlingsansvaret för tidningar och förpackningar för att enklare kunna nå insamlingsmålen.
- Producentansvaret för textilier bör införas.
- Inom byggsektorn bör krafttag tas kring rivningsavfallet så att det sorteras på bra sätt.
- Det behöver också tas krafttag för att kunna få en hållbar hantering av slammet.



3. Regionala och lokala klimat- och luftvårdsarbetet har stor betydelse

Det lokala och regionala klimat- och luftvårdsarbetet har stor betydelse för att genomföra Klimat- och luftvårdsstrategin, precis som övergripande beskrivs i kapitel 6.6. I kapitel 6.6 beskrivs och analyseras dock övervägande samhällsbyggnadens och samhällsplaneringens betydelse för klimatarbetet, medan annat lokalt och regionalt arbete (t.ex. tillväxtarbete, kollektivtrafikplanering och regional infrastrukturplanering) som har betydelse för klimatet inte är föremål för större analyser. Det regionala utvecklingsansvaret, tillväxtarbetet och kopplingen till ansvar för miljö och klimat nämns mest som en framtida fråga i kapitlet. Enligt regeringsbeslut ("villkorsbrevet") ska regionalt utvecklingsansvariga åiterrapportera hur arbetet med miljödriven näringslivsutveckling och energi utvecklas samt hur samverkan med berörda aktörer på olika nivåer stärks, vilket berättar en del om vår roll för Sveriges klimatarbete redan idag. Därför är det något lamt att i strategin hänskjuta regionala tillväxtarbetets koppling till klimatarbetet till framtiden. Förslagen i kapitel 6.6 rör uteslutande vägledning, kunskapshöjande insatser samt eventuella ändringar i regelverk för samhällsplanering. När det gäller det regionala och lokala arbetet för att uppnå 25 % marknadsandel gång, cykel och kollektivtrafik år 2025 och tillväxtarbetet se fler synpunkter under avsnitt 7 och i nästa stycke, men vi vill tillstå att för att uppnå målet behövs det lokala och regionala insatser även på kortare sikt än samhällsplaneringens planeringshorisont.

Den regionala kollektivtrafiken är en minst lika integrerad del av samhällsplaneringen som energiplanering och avfallsplanering och bör också beskrivas i kapitel 6.6.1 som en del av det kommunala ansvaret. Enligt kollektivtrafiklagen är grunden att landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. I avvägningar som kommunerna och landstingen behöver göra mellan olika samhällsmål (Del 1 sidan 204 första stycket) ingår därför också avvägning, budgetår för budgetår, mellan kollektivtrafik och andra angelägna satsningar. Se vidare under avsnitt 7 nedan.

Regionerna behöver en tydligare roll, resurser eller mandat att kraftfullt samordna den miljödrivna utvecklingen. Region Västerbotten har god samverkan med länsstyrelsen i Västerbotten som har en central roll i arbetet med klimatomställningen. Då länsstyrelsen är samlade aktör för miljö- och klimatarbetet hamnar dessa frågor lätt utanför "utvecklingsfacket" och begränsas till att handla om reglering, lagstiftning, jordbruksfrågor, miljövård och förbud. Samtidigt riskerar den politiskt mobiliserande kraft som finns inom de folkvalda organen att begränsas om miljö- och klimatfrågorna uppfattas som bara en statlig angelägenhet. Vi tror att det vore klokt att agera på förslaget från Länsstyrelserna (sid 210 och 213) om en närmare samverkan. Vi välkomnar Tillväxtverkets och Energimyndighetens förstudie för att stärka det strategiska tillväxtarbetet med fokus på koldioxidnsål ekonomi (Del 1 sidan 211).

Vi utgår från att det klimatpolitiska råd som föreslogs i klimatpolitiska ramverksremissen innefattar, eller inhämtar kompetens i regionala utvecklingsfrågor samt i person- och godstrafik.



4. Bedöm konsekvenser för norra Sverige och olika sektorer

Det är bra att fokus i förslaget ligger på omställning av transportsektorn och att det sätts utsläppsmål för inrikes transporter till 2030 som ett viktigt bidrag till icke-handlande sektorns mål och miljömålet Frisk luft.

Strategin kommer ha stora effekter i norra Sverige i och med långa avstånd som behöver överbryggas av både personer och gods för att samspelet ska fungera inom regionen och med omvärlden. Det är viktigt att departementet säkrar kompetens om norra Sverige, om glesbygdens förutsättningar och om olika näringar inför framtagande av slutlig strategi inklusive konsekvensbedömningar.

Samhällsekonomiska konsekvenser av beredningens förslag beskrivs i remissen och behovet av fortsatt utredning påtalas (sidan 409-450). Konsekvensbedömningarna behöver även analysera och problematisera effekten i olika delar av Sverige, vilket inte nämns alls, och möjligheterna för olika sektorer att anpassa sig och hitta alternativ (i kapitel 12.3 exempelvis). Nu nämns främst effekterna inom den tunga industrin och en generell strukturomvandling. Vi upplever att många statliga insatser sker med en lovvärd tanke, men där en överdriven statlig styrning av hur initiativen skall genomföras leder till regional och lokal felanpassning. Trafikverket har pekat på ett ekonomiskt utrymme, baserat på "normal BNP-utveckling" att hantera att drivmedelspriserna generellt ökar, utan att transportarbetet i sig behöver minska. Men det är viktigt att sektorer utan alternativ inte drabbas av så stora kostnadsökningar, att verksamheten i sig blir omöjlig att bedriva. Exempelvis i skogs- och jordbruket är lastbils- och i vissa fall sjötransporter oundgängliga delar i en effektiv transportkedja, och riskerar att bara överflyttas till utrikes transportörer. Om kostnaderna blir högre i regioner med få eller inga alternativ, så riskerar vi minskad ekonomisk aktivitet och försämrade förutsättningar för lokal och regional välfärd. Exempelvis svaveldirektivet gör transportkostnaderna längst upp i Bottenviken relativt sett dyrare. Verksamheter som är beroende av sjötransporter – och inte med självklarhet kan föra över dessa på järnväg – måste öka produktiviteten jämfört sina konkurrenter, sänka vinstmarginalerna eller flytta sin verksamhet. Risken är att den nordliga ekonomin drabbas särskilt samtidigt som miljöproblemen flyttar utomlands.

5. Koldioxidskatten är basen och bör skärpas successivt men beakta perifera lägen

Region Västerbotten instämmer i att teknikneutral koldioxidskatt är det kostnadseffektivaste sättet att minska mängden koldioxidutsläpp från fossila källor och i att Sverige ska påverka EU för energipolitik med koldioxidskatt som styrmedel (Del 1 Sidan 155-173). RV ställer sig också bakom att Sverige ska vara drivande i energiskattedirektivet. Region Västerbotten efterlyser arenor/forum där svenska regioner reellt kan påverka/delta i det svenska miljöstyrningsarbetet i EU, inte minst på grund av norra Sveriges potential för förnybar energi. Det är bra att kollektivtrafik, gång och cykling får stor tyngd i strategin och Region Västerbotten håller med om att Regeringen bör fortsatt följa hur miljöstyrningen i transportsektorn kan upprätthållas när den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna successivt minskar på grund av en allt mer effektiv fordonsflotta (Del 1 sidan 156). Det är viktigt för att ta vara på kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens fördelar inom materialeffektivitet, stadsmiljö och trafiksäkerhet jämfört med miljövänliga privatbilar. Traditionell kollektivtrafik där resenärer delar större fordon kommer särskilt i städer att spela en viktig roll i framtiden, även om en del av dess funktion kan tas över av personbilar och



självkörande bilar med särskilt låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Valfyllda bussar, minibussar, taxibilar och tåg tar mindre plats i trafikflödet och på parkeringsplatser per personkilometer, än personbilar (självkörande eller ej). Dessutom kan växande kollektivtrafik i bred bemärkelse skapa ny lokal sysselsättning, när privatpersoner släpper ratten och åker kollektivtrafik (inklusive taxitrafik) istället vilket ökar efterfrågan av chaufförer med flera yrken, och det skapas jobb med underhåll av låncykelsystem och system av självkörande bilar. På landsbygden är det oftast inte utrymmesbrist och befolkningen är spridd, så fördelarna med fortsatt privatbilstrafik är många där och underlaget för kollektivtrafik är begränsat. Med det med en helt fossilfri privatbilsflotta kommer det fortfarande behövas alternativ till privatbilen på landsbygden, och det finns mycket att göra för ökad kollektivtrafikandel på landsbygden, men det är viktigt att en successivt skärpt koldioxidskatt inte underminerar privatbilsresande där resandeunderlaget helt enkelt är för litet för attraktiv kollektivtrafik. Denna aspekt saknar vi helt i remissen. RV välkomnar Naturvårdsverkets förslag om fortsatt utredning av differentierade infrastrukturavgifter för tunga och lätta fordon (Del 1 sidan 165).

RV vill att EU och regeringen stimulerar till ökad regional benchmarking och interregionalt utvecklingsamarbete inom EU kring effekter av ekonomiska styrmedel inom klimatpolitiken. Särskilt fokus måste läggas på transportsektorn och de specifika förutsättningar som perifera delar av EU och Sverige har.

Förutom att Sverige bör agera internationellt och inom EU för att världen i övrigt agerar så att de globala utsläppen minskar i linje med målen i Parisavtalet, så kan regelverket för offentliga upphandlingar behöva ses över så att svenska och europeiska hårda regler också får genomslag vid offentliga upphandlingar. I annat fall får man en önskad export av ofta globala problem kombinerat med negativa verkningar på den egna ekonomin.

6. Ingredienser till en realistisk plan för finansiering av ökad turtäthet, fler linjer och kvalitetsförbättringar

Vi stödjer målet 25 % marknadsandel kollektivtrafik, cykel och gång i personkilometer mätt år 2025 (Del 1 sidan 221). Vi instämmer med Trafikutskottet som lämnade ett tillkännagivande till regeringen våren 2015 där de tillkännagav att fördubblingsmålet är ett viktigt mål och att regeringens ansvar är att se till att staten skapar förutsättningar. Vi utvecklar denna hållning här nedan.

Enligt den nationella Kollektivtrafikbarometern¹ är utbudets relevans, att det finns relevanta avgångstider och linjesträckningar, den faktor som främst driver ett ökat kollektivresande. I samma riktning pekar färskas back-castingstudien: antingen måste utbudet av kollektivtrafik minst fördubblas, eller så måste drivmedelskatterna höjas med omkring 60 %², samtidigt som det givetvis behövs flera andra slags stimulanser. Det finns stora möjligheter att öka kollektivtrafikens, gång och cyklings konkurrenskraft inom ramen för en kollektivtrafikbudget av nuvarande storleksordning (genom fysisk planering, beteendepåverkande åtgärder, förenkling, varumärkesarbete, förarutbildningar och så vidare) men ofrånkomligen kommer det behöva frigöras pengar till utökningar i turtäthet, linjesträckningar samt kvalitetsförbättringar för att uppnå målet. Strategin hänvisar helt enkelt till att kommuner och

1 Svensk kollektivtrafik. Årsrapport 2015. Kollektivtrafikbarometern.

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt/publikationer/kolbar-arsrapport-2015.pdf>

2 <http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/om-oss/publikationer/rapport-fordubblad-marknadsandel-for-kollektivtrafik-2030-2016>



landsting genom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver öka sina investeringar i kollektivtrafiken för målen ska uppnås (Del 1 sidan 506). Det saknas en analys av hur sannolikt det är att kollektivtrafikmyndigheterna kommer kunna göra tillräckliga satsningar. Behov av kollektivtrafikutökningar konkurrerar med behov inom skola, vård och omsorg. I en situation där sjukvårdskostnaderna ökar och exempelvis socialnämnder har stora underskott är det osannolikt att tillräckligt många kommuner och landsting/regioner kommer att prioritera att fördubbla, eller mycket kraftigt höja, anslagen till regional kollektivtrafik. Även om regional kollektivtrafik är kommuners och landstings ansvar kan regeringen därför inte endast förutsätta att detta kommer att ske. Vi har två förslag på hur kommuner, landsting och stat tillsammans ska kunna frigöra mer resurser till kollektivtrafikutökningar utan att för den skull flytta över ansvaret för regional kollektivtrafik från kommuner och landsting till staten.

- Förslag 1: I dagsläget kan inte EU-medel, Stadsmiljöavtal, Klimatklivet, regeringens satsning på kollektivtrafik på landsbygden eller någon annan projektfinansieringskälla vi kunnat hitta, användas till trafikering av kollektivtrafik. Trafikprojektmedlen är i stort sett begränsade till projektpersonal, infrastruktur och informations-satsningar. Ibland utan någon garanti att infrastrukturen, t.ex. hållplatser, kommer trafikeras i framtiden. Lovvärt i stadsmiljöavtalet är samordningen av statliga och kommunala insatser inom både infrastruktur och trafikering för ett gemensamt mål, men i vissa fall är det trafikutökningar som behövs och kostar mest, inte infrastruktur. Förslaget är att öppna för att testa ökad turtäthet, linjesträckningar och kvalitetshöjningar, alltså ny trafikering, med nationella projektmedel. Regler kring EU-medel är svårare att påverka. Trafikeringsprojekt kan underlätta politiska beslut om långsiktiga kraftiga satsningar på kollektivtrafiken genom att minska osäkerheterna kring satsningarnas önskade effekter. Resandemönster ändras dessutom långsamt och projektmedel skulle ge kommuner, landsting och regioner möjlighet att under några år bygga upp en efterfrågan och hög kostnadstäckning i stråk med stor potential för överflyttning från biltrafik. Det skulle alltså handla om pilotprojekt i ordets rätta bemärkelse, att jämföra med de pilotprojekt som drivs för utveckling inom flera andra samhällsområden.
- Förslag 2: Använd statliga medel mer förutsättningslöst till de åtgärder som är mest effektiva i enlighet med fyrstegsprincipen. Med nuvarande uppdelning kan Trafikverket visserligen t.ex. medfinansiera hållplatser efter statlig väg inom ramen för länstransportplanerna, vilket kan ses som en Steg 1-åtgärd, men inte välja att lösa ett vägkapacitetsproblem genom bidrag till kraftigt ökad turtäthet i kollektivtrafiken (förutom undantag som interregional nattågstrafik och bidrag till interregional buss- och tågtrafik). Detta riskerar leda till infrastrukturtunga lösningar och suboptimering. Förslaget till strategi pekar visserligen på behovet att använda mer statliga medel till Steg 1- och 2-åtgärder (Del 1 sidan 222), men öppnar inte för mer förutsättningslös användning av medlen till de åtgärder som är mest kostnadseffektiva, inklusive trafikering av kollektivtrafik. Något som talar för en mer förutsättningslös användning av statliga medel är också att glidningen går åt andra hållet idag: kommuner förutsätts i många fall bidra till investeringar i statlig infrastruktur, utan att för den skull ta över huvudansvaret för statlig infrastruktur.

7. Förnybara flygbränslen – inte generellt höjda flygpriser

Strategin konstaterar att ett alternativ till flygresor inom Europa är tåg och i synnerhet höghastighetståg (Del 1 sidan 402). Inrikes flyg behandlas inte i någon större grad i strategin då det ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter vilket avgränsats från strategin. Region Västerbotten anser att det inte är önskvärt med en generell prishöjning av inrikes flygtrafik till och från Norrland, både med tanke på besöksnäringen och kopplingen till



storstadsregionerna och världen i övrigt. En allmän höjning av de internationella flygpriserna (Del 1 sidan 41-42) skulle också vara till stor nackdel för Sverige och inte minst de delar som befinner sig mer perifert från nationella och internationella marknader. Fokus bör ligga på övergång till förnybara drivmedel, teknikutveckling och effektivisering av motorer för flyg. (Del 1 sidan 41).

8. Alternativen till inrikes flyg och långväga bilresor behöver ingå i strategin

Även om ett mer miljövänligt flyg kommer vara viktigt för stora delar av Sverige även i framtiden, är det mycket viktigt för klimatet att de funktionella alternativen till inrikes flyg vidareutvecklas och ökar sina andelar. I norra Sveriges fall är det nattåg och snabbtåg. Att nyttja sovtiden för resande är effektivt och kan konkurrera med tidig väckning till morgonflyg, inte minst vid tjänsteresor. I Västerbotten är avgångs- och ankomsttiderna ypperliga: Avgång sent på kvällen, ankomst före sju på morgonen i Stockholm eller vice versa. Nattåg, snabbtåg och långväga natt- eller dagbuss (det sistnämnda finns på kommersiell basis) är dessutom viktiga även för överflyttning från långväga privatbilresor.

Det finns inga konkreta förslag i strategin för att öka interregionala natt- och snabbtågtrafikens eller långväga busstrafikens möjlighet att komplettera inrikes flyg och främja överflyttning från långväga bilresor. Skrivningen "En del i detta är att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till normgivande i planeringen i större tätorter, samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter." (Del 1 sidan 32) kan tolkas som att interregional tåg- och busstrafik endast är en infrastrukturfråga och heller inte behöver utvecklas offensivt på samma sätt som tätorternas trafik. Trafikverket upphandlar interregional trafik där grundläggande tillgänglighet kräver det och utbudet inte finns på kommersiell basis. Trafikverket har således möjlighet att utveckla nattågstrafiken. Den behöver moderniseras avseende möjlighet till privat zon vid sovplatsen även i de billigare ligg- och sovkupeerna för att komma på fråga för många tjänste- och privata resenärer. Region Västerbotten svarar också på Trafikverkets remissen om nattågstrafiken. För den kommersiella interregionala trafiken har Trafikverkets verksamhet givetvis också stor betydelse, likväl som de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planering av anslutningar.

9. Nödvändiga infrastruktursatsningar för överflyttning

Överflyttning av transporter till järnväg och sjöfart är viktigt. En stabil färjeförbindelse till Vasa är viktig för att möjliggöra överflyttning från väg- till sjötransport och en annan viktig länk som saknas i regionen för att möjliggöra mer hållbara gods- och persontransporter är Norrbottenabanan. Den skulle skapa en funktionell region (Umeå, Skellefteå, Örnsköldsvik, Nordmaling, Robertsfors) med strax under 300 000 invånare inom 45 minuters pendlingsavstånd till Umeå med järnväg, en restid som är mycket konkurrenskraftig jämfört med bil.

(s 115, 221-251)



10. Besöksnäringen bör ingå i strategin

Besöksnäringen nämns inte alls i strategin, men är en ekonomisk viktig bransch både för stora delar av Sverige, däribland Västerbotten. Den är viktig för sysselsättningen i glesbefolkade områden och naturligtvis för storstadsregionerna. Besöksnäringen har stor betydelse för Sveriges klimatarbete, eftersom resor utgör en naturlig del av verksamheten. Naturen och kulturen är den främsta resurs och råvara som lyfts fram i marknadsföringen av Sverige som turistland. Besöksnäringens intressen behöver samordnas och samverka med andra intressen (exempelvis gruvindustri och naturskydd), som också i sin tur har stor betydelse för Sveriges klimatarbete. Besöksnäringen påverkas mycket av kollektivtrafik, flyg, sjöfart och vägar. Besöksnäringen bör på ett lämpligt sätt ingå i en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning, se nedan.

Besöksnäringen i Västerbotten omsätter nio miljarder och sysselsätter 5 500 personer. Enligt FN-organet UNWTO prognostiseras den internationella turismen öka med nästan 50 procent till 2030, vilket innebär att efterfrågan på turismprodukter kommer att öka. Framtidens besökare är måna om miljön, söker kvalitet och är beredda att betala för en unik och hållbar upplevelse.

11. Reseavdrag för bil fortsatt viktig på landsbygden

Ett reseavdragssystem som i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget uppfyller sitt grundläggande syfte (Del 1 sidan 222) är viktigt. I det ursprungliga syftet ingår då även att underlätta för personer som bor eller arbetar på landsbygden, därför bör ett nytt reseavdragssystem beakta att miljövänliga personbilar kommer vara viktiga på landsbygden även i framtiden. Utspridd befolkning, förhoppningsvis bättre gång- och cykelvägar samt mer resfri kommunikation minskar möjligheterna till traditionell kollektivtrafik som är attraktiv för arbets-, fritids- och serviceresor.

12. Transportsektorn en potential i delande ekonomi

I arbetet för delad ekonomi och materialeffektivitet har olika system för att dela på enskilda transportmedel stor potential, vilket också antyds i remissen (Del 1 sidan 195). Leasing eller hyrcykelsystem kan exempelvis minska förekomsten av felparkerade "skräpcyklar" och antalet cyklar som förstörs i brist på underhåll. Leasing och hyrcykelsystem kan också sänka tröskeln till att börja cykla. Bilpoolar och taxi är andra exempel på delad ekonomi. Stadsregionerna har fördelen med större befolkningskoncentration, medan byar på landsbygden kan ha fördel av social sammanhållning och fungerande informella strukturer.

13. Transportsektorn bör ingå i en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning

Vi ser att miljödriven utveckling har gått från att bara vara ett horisontellt mål till att bli ett allt viktigare område för riktade insatser, innovation och satsningar. Detta är bland annat på grund av EU:s ökade fokus inom området. I en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning (Del 1 sidan 173-182) är det viktigt att betrakta transportsektorn som en del av näringslivet och som ett mål för innovationspolitik. Detta bör Vinnova beakta i det uppdrag



som remissen föreslår regeringen ska ge dem (Del 1 sidan 174). Klimatrelevanta innovationer som kan minska transportsektorns klimatpåverkan kan ha stor betydelse för att Sverige ska uppnå Klimat- och Luftvårdsstrategins mål. RV vill att regeringen underlättar för internationella samarbeten kring lokal och regional innovationsutveckling inom transportintensiva sektorer.

14. Samordning av jordbrukspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken behövs

Med anledning av bekräftandet av beredningens tidigare bedömning att marknads- och direktstöden (pelare I) i EU:s jordbrukspolitik bör avvecklas successivt, samtidigt som miljö- och landsbygdsinsatserna (pelare II) stärks i syfte att förbättra möjligheterna för effektivare miljöåtgärder inom jordbruket (Del 1 sidan 330) vill Region Västerbotten ansluta sig till en bred uppfattning bland regionala organisationer Europa, att jordbrukspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken behöver samordnas såväl på Europeisk nivå som i Sverige. Omställning av jordbruket i klimatvänlig riktning hänger ofrånkomligen ihop med hur det omgivande samhället i övrigt utformas. EUs strukturfonder och strukturomvandlingsmedel i stort får bäst effekt om deras målsättningar sammanfaller med jordbrukspolitikens inriktning, eller åtminstone inte motverkas av insatser inom jordbruksnäringen, vilket vi emellanåt kan se tendenser till.

Region Västerbotten ställer sig bakom beredningens konstaterande att en ökad produktion och konsumtion av svenskproducerat kött på bekostnad av det importerade (Del 1 sidan 330) ger förutsättningar för en produktion med globalt sett lägre utsläpp och kan även underlätta uppnåendet av andra miljömål.

15. Ta vara på norra Sveriges kompetens, förädling och råvaror till förnybara bränslen

Region Västerbotten ställer sig bakom beredningen konstaterande om att biobaserade bränslen och material som ersätter fossila bränslen och material som producerats med fossila råvaror har ett mycket stort värde för samhället i en klimatomställning (Del 1 sidan 352). Vi vill också betona att kring detta saknas en europeisk konsensus varför det är mycket viktigt att denna linje kommuniceras kraftfullt på med EU:s olika institutioner.

I utvecklingen av bioekonomin och av produktion och användning av förnybara bränslen är det viktigt att beakta att norra Sverige är skogsrikt och de initiativ och testanläggningar som finns i regionen för förnybara bränslen ur skogsråvaror. Region Västerbotten bidrar gärna till att göra arbetet med demonstrationsanläggningar inom området mer framgångsrika liksom att de får en internationell spridning. Under våren 2016 startades nätverket Fossilfria transporter i Norr, där tills vidare BioFuel Region, Länsstyrelsen Västerbotten, Region Västerbotten, Länstrafiken i Västerbotten AB, Umeå kommun, Skellefteå kommun, Umeå energi och Skellefteå kraft är med. Kunskaper om omställningen i transportsektorn samt norra Sveriges sektor för förnybara bränslen behövs i arbetet med att ta fram en offensiv bioekonomistrategi (Del 1 sidan 183). EU begränsar idag möjligheterna till ekonomiska styrmedel för förnybara drivmedel, så det är särskilt viktigt med andra underlättande och stimulerande åtgärder. Det är viktigt att regeringen precis som strategiförslaget föreslår, presenterar förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel (Del 1 sidan 262). På grund av Västerbottens unika potential i Europa för biodrivmedelproduktion vill Region Västerbotten att framtagande av regelverken görs i dialog



med Västerbotten såväl som andra bioenergirika regioner i Sverige. Det finns en risk att en ökad efterfrågan och uttag av biologiska råvaror medför en negativ påverkan på biologisk mångfald och skogens ekologiska och sociala värden. Som miljömålsberedningen fastslår får utvecklingen mot en mer biobaserad ekonomi inte ske på ett sätt som äventyrar övriga miljö kvalitetsmål. Det behövs en tydligare vägledning hur målkonflikter ska hanteras för att säkerställa att en biosbaserad ekonomi inte sker på bekostnad av andra övergripande mål t ex biologisk mångfald och livsmedelproduktion.

Vidare bör regeringen överväga att stimulera ökat utvecklingssamarbete mellan nyckelaktörer inom bioekonomin och om möjligt ta initiativ till att Sverige får en ledande roll i utvecklingsarbetet inom EU, förslagsvis genom ett partnerskap mellan energimyndighet, regioner och ledande energiproducenter.

Region Västerbotten ställer sig tveksam till beredningens ställningstagande att biobaserade produkter (där bland råvaror från skogen) bör så långt möjligt användas där de gör störst klimatnytta. (Del 1 sidan 352). I de allra flesta fall går klimatnytta och ekonomiskt nytta hand i hand. Men i extremfallet skulle kravet på att klimatnyttan alltid går först kunna innebära att en skogsägare skulle avverka skogen och sedan gräva ned den för att utgöra den optimala kolsänkan. Det är givetvis ett orimligt krav.

16. Strategier för material- och energihushållning, cirkulär ekonomi och delande ekonomi

Region Västerbotten ställer sig bakom beredningens förslag i remissens kapitel 6.5, se även ovan under avsnitt 12 våra kommentarer om delande ekonomi. Bättre återvinning och återanvändning bidrar till en säkrare plats i avfallshierarkins plattform/stege. Ett fortsatt arbete med att "avgifta" kretsloppet för att kunna minska klimatpåverkan i luft, mark och vatten är viktigt. Klimatmålen är viktiga att arbeta vidare med inom avfallsområdet och vattenförsörjning. Den nationella avfallsplanen borde beslutas politiskt för att få bättre tyngd i arbetet att nå målen. Kommunerna har inte den rådighet inom områden som styr miljömålen. Kommunerna bör också få insamlingsansvaret för tidningar och förpackningar för att enklare kunna nå insamlingsmålen. Producentansvaret för textilier bör införas. Att utveckla/öka återvinningen och återanvändningen av textilier som är ganska lätt att samla in men svårt att materialåtervinna är viktigt. Inom byggsektorn bör krafttag tas kring rivningsavfallet så att det sorteras på bra sätt. Det behöver också tas krafttag för att kunna få en hållbar hantering av slammet.