

Yrkande ang Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatväxlingssystemet

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Tjänsteutlåtandets beslutssats 1 bifalles
2. Tjänsteutlåtandets beslutssatser 2 och 3 avslås

Yrkandet

Stadens policy och riktlinje för tjänsteresor anger när flyg får användas. Onödiga resor skall undvikas, enligt samma riktlinjer. Reglerna ska följas. Stadens fordonsflotta håller på att bytas ut och kommer att vara fossilfri senast 2023. Ett nytt stadeninternt klimatväxlingssystem ger därmed ingen nämnvärd reduktion av klimatutsläpp, men skapar ny administrativ belastning för nämnder och bolag. Allt detta framgår tydligt av tjänsteutlåtandet.

Demokraterna vill åter understryka vikten av att staden undviker att fatta fler beslut som belastar kärnverksamheten utan att ge några mätbara positiva effekter. Miljö- och klimatfrågorna är för viktiga för att skymmas av symbolåtgärder.

Ändringsyrkande angående utformning av det stadeninterna klimatväxlingssystemet

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

1. Trafiknämnden får i uppdrag att utforma klimatväxlingssystemet efter följande nivåer:
 - Klimatkostnaden för transport i bil ska vara 3 kronor per kg koldioxid
 - Flygresor under 60 mil ska inte förekomma i enlighet med Göteborgs stads resepolicy. För alla flygresor utgår en klimatavgift på 50% av flygkostnaden men som lägst 1000 kronor.
2. Inköp- och upphandling får i uppdrag att vid ny upphandling av resebyrå för stadens tjänsteresor säkerställa att resans klimatpåverkan framgår vid beställning.
3. Stadsledningskontoret får i uppdrag att tillsammans med trafiknämnden genomföra särskilda informationsinsatser, för att göra både resepolicy och klimatväxlingssystemet mer kända bland stadens medarbetare.
4. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkande

Klimatväxling gör det möjligt att satsa på miljöåtgärder som annars hade dröjt längre att genomföra eller som annars inte skulle genomförts alls. Tillsammans med resepolicy kan klimatväxlingssystemet styra mot med klimatsmarta resval. Avgifterna behöver då vara på en sådan nivå att man inte kan uppfatta det som ett sätt att "köpa sig fri" utan att de bidrar till att välja hållbara resealternativ. Systemet behöver också vara enkelt att förstå och administrera.

Ett klimatväxlingssystem är endast funktionellt så länge vi använder oss av fossila bränslen. Det innebär att systemet på sikt kommer att bli överflödigt när fossila drivmedel helt fasats ut. Vi är ännu inte framme vid den punkten. Göteborgs stads bilpark ska inom ett par år vara fossilfria men sannolikt kommer det att dröja mycket lång tid innan flyget är fossilfritt. Resepolicy ska följas. För de resor som är i linje med resepolicy ska klimatväxling ske.

Det framgår av tjänsteutlåtandet att det i dagsläget inte finns en direkt återkoppling av klimatpåverkan vid resebeställning. För att kunna styra resval är det därför angeläget att den tjänsten ingår vid kommande upphandling av resebyrå.

Yrkande
2020-06-12



Ärende 2.1.6

Yrkande angående – Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatväxlingssystemet

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

- 1) Avveckla klimatväxlingssystemet
- 2) Använda stadens resepolicy för att säkerställa att resor i tjänsten sker både energieffektivt och ekonomiskt. Vinsten blir då en reduktion av klimatgaser.

Yrkandet

Senast ärendet var upp i KS hade SD ett yrkande om hur man skulle kunna minska antalet korta flygresor (Bilaga 1)

Vidare har SD haft ett yrkande om hur man kan ställa om stadens fordonsflotta till koldioxidfritt (Bilaga 2)

När det gäller klimatfrågan har vi betonat vikten av att inte använda begreppet fossilfritt utan att använda koldioxidfritt istället. Begreppet klimatgaser kan också accepteras då det är ett vidare och mer korrekt begrepp. Ett exempel på SD:s syn på detta finns i vårt yrkande om miljöprogram (Bilaga 3)

För att använda retoriska begrepp så kan man säga att staden silar mygg och sväljer elefanter. Detta kan sammanfattas i vårt yrkande om ägardirektiv för Göteborgs Energi (Bilaga 4)

Bilagor

1. SD Yrkande 2019-10-04 Angående klimatkompensationssystemet
2. SD Yrkande 2019-12-06 Angående omställning till fossilfria fordon
3. SD Yrkande 2020-04-17 Angående Göteborgs miljö- och klimatprogram.
4. SD Yrkande 2019-04-17 Angående Ägardirektiv för Göteborgs Energi

Bilaga 1

Yrkande
2019-10-04



Ärende 2.1.2

Yrkande angående – Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet samt förslag på förändringar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Ge stadsledningskontoret i uppdrag att utreda hur man kan begränsa chefers och anställdas möjlighet att boka resor som inte är förenliga med stadens resepolicy.

Yrkandet

Det är anmärkningsvärt att stadens anställda gör 400-500 korta flygresor varje år trots stadens resepolicy säger att detta inte är tillåtet. Det är väldigt provocerande att 93 % av dessa korta resor som gjordes 2017 gick mellan Göteborg och Stockholm. Det finns mycket goda och snabba tågförbindelser mellan Göteborg och Stockholm.

Det är inte klarlagt att en ökning av avgiften skulle begränsa antalet otillåtna resor. Man behöver därför utreda andra sätt att förhindra att dessa resor sker. Det borde vara möjligt att genom instruktioner till stadens anlitade resebolag införa begränsande regler.

Möjlighet att attestera dessa resor och individens ansvar bör också utredas.

Bilaga 2

Yrkande
2019-12-06



Ärende 2.2.2

Yrkande – Redovisning av uppdrag om förslag på hur stadens nämnder och bolag kan underlätta en snabb omställning till fossilfria fordon och arbetsmaskiner i stadens egna verksamheter

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

- 1) Staden Göteborg inför ett inköpsstopp av fordon med förbränningsmotorer. Detta innefattar även fordon som drivs med bibränslen, inklusive HVO100.
- 2) Att Göteborg i sina planer och riktlinjer klart och tydligt jämställer bibränslen med fossila bränslen då det gäller koldioxidutsläpp vid förbränning.
- 3) Att en oberoende konsult får i uppdrag att redovisa behovet av odlad areal vid en övergång till bibränsle för stadens fordon, samt att man redovisar den negativa påverkan av kulturlandskapet och den biologiska mångfalden. Bortfall av jordbruksmark för matproduktion ska tydligt framgå i all rapportering.
- 4) Att en oberoende konsult får i uppdrag att redovisa effekterna av en övergång till HVO100 (Hydrerad vegetabilisk olja) som är tänkt att ersätta diesel. Rapporten ska beskriva verkningsgraden jämfört med den betydligt effektivare elmotorn.
- 5) Vid fortsatt omställningsarbete ska även inköp av bränslecellsbilar utredas (vätgasdrivna). Dessa bilar har noll koldioxidutsläpp vid drift.

Yrkandet

SD arbetar systematiskt och analytiskt med miljö- och energifrågor. Vi förstår skillnaden mellan begreppen förnybara energikällor och koldioxidfria energikällor.

SD anser att när man jobbar med frågan om koldioxidutsläpp måste man börja med de största källorna först. Vidare kan man bara jobba utifrån de områden där staden äger frågorna. Att stadens går över till bibränslen för stadens fordon löser inga problem med koldioxidutsläpp, däremot får det en enorm effekt på kulturlandskapet.

Jämförelserna mellan fossildrivna och eldrivna fordon i rapporten (3.4.4) är starkt missvisande. Man räknar med en avskrivningstid på 60 månader, men den tekniska livslängden är minst det dubbla. Det är ett känt faktum att milökostnaden för elbilar är nära nog noll vad gäller bränsle, särskilt om man laddar med egna solceller. Detta innebär att en elbil är klart billigare i längden. Att det skulle bli en merkostnad med elfordon är helt enkelt inte sant.

En övergång till elfordon är snarare en ekonomisk vinst.

Bilaga 3

Yrkande
2020-04-17



Ärende 2.2.2

Yrkande – Godkännande till att skicka förslag till Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 på remiss

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen

- 1) Inför 2 extra punkter under **Delmål för naturen:**
 - 5) Ett jordbruk som bevarar den biologiska mångfalden (ingen energiskogsodling, ett öppet landskap med betande djur för mjölk och köttproduktion, En varierad giftfri produktion av grödor.)
 - 6) Göteborg Stad köper endast mat från svenska bönder som bevarar den biologiska mångfalden
- 2) Hela stycket *En global uppvärmning under 1,5 grader stryks.*
- 3) Hela rubriken 2. *Göteborgs Stad producerar enbart energi av förnybara källor* **ersätts med:** *2 Göteborg stad har inga koldioxidutsläpp från transporter och energiproduktion.*
- 4) Hela stycket *Göteborgs Stad minskar vår klimatpåverkan från konsumtion med 90 procent stryks.*
- 5) Hela rubriken *Göteborgs Stad serverar 100 procent miljömåltider* **ersätts med:** *Göteborgs Stad serverar bara svenskproducerad och näringsrik mat från svenska bönder. Alla dagar serveras proteinrik mat från kött eller fisk.*
- 6) SLK får i uppdrag att anpassa texten till ändringarna under punkt 1-5

Yrkandet

Det viktigaste är att ersätta begreppet ”förnybar energiproduktion” med ”koldioxidfri energiproduktion.”

Gör man inte detta så har man inte förstått problemets natur, och det hjälper inte om man så gör 1000 planer. Koldioxid är en växthusgas som påverkar klimatet.

Går man över till storskalig odling av biobränslen så innebär det en katastrof för det öppna landskapet och den biologiska mångfalden. Bygger man dessutom kraftvärmeverk som eldas med dessa biobränslen kommer man att producera lika mycket koldioxid som de fossila bränslena gör idag.

Det är nödvändigt att hitta koldioxidfria energikällor för att förse fjärrvärmenätet med varmvatten. Exempel på detta är: kärnkraft, vattenkraft, solkraft, geotermisk energi, vindkraft, vågkraft och elproduktion från tidvatten och havsströmmar.

Genom att lagra värme och energi så skulle man kunna klara en ojämn efterfrågan på el och fjärrvärme. Tekniker för detta finns redan eller är under utveckling. Exempelvis: värmepumpar, värmeväxlare, vätgasproduktion via elektrolys och värmelagring i berg eller byggnader.

För att uppnå målet med koldioxidfri energiproduktion måste man omvärdera hela strategin med fjärrvärme. Tyvärr har Göteborgs Stad och Göteborgs Energi byggt upp en suboptimerad fjärrvärme som bygger på spillvärme och förbränning som skapar koldioxidutsläpp.

Givetvis behöver man hantera de sopor som staden producerar även i framtiden men vi måste återvinna mer om vi ska uppnå målet med cirkulär ekonomi.

Givetvis kommer förbränningsmotorer och raffinaderier finnas kvar även i framtiden om än i mindre skala eftersom andelen elbilar ständigt ökar.

De delar som staden kan påverka är vilken typ av fordon vi köper in. Vi kan även påverka vilka typer kraftverk som vi investerar i. Vidare kan vi påverka vilka uppvärmningssystem vi bygger in i de offentliga lokaler och bostäder som vi uppför.

Därför behöver vi mer visionära mål i Göteborgs Stads miljöprogram.

Bilaga 4

Yrkande
2020-04-17



Ärende 2.1.13

Yrkande – Revidering av ägardirektiv för Göteborg Energi AB

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Följande ändringar görs i Kapitel 2 – Specifikt för Göteborg Energi AB:

- 6) § 4 Bolaget ska samverka i och stödja det strategiska utvecklingsarbete som staden bedriver. Bolaget ska **utvärdera och inhandla de bästa systemen** inom energiförsörjning. Bolaget ska på sikt avveckla miljöbelastande energikällor och genom framsynhet aktivt delta i processen för ett **koldioxidfritt** Göteborgssamhälle
- 7) § 6 Bolaget ska erbjuda produkter och tjänster som är konkurrenskraftiga både vad gäller kvalitet och pris. **Bolaget ska inte utveckla nya energisystem.** För att underlätta prioritering av olika projekt bör samhällsekonomi och miljönytta kunna värderas gentemot ekonomiska konsekvenser
- 8) § 8 Bolaget ska **utvärdera och inhandla** miljöanpassad energiproduktion och energidistribution och i övrigt verka för en minskad miljöpåverkan
- 9) § 9 Bolaget har ett ansvar i att underlätta för kunderna/kommunmedlemmarna vad gäller minskad energiförbrukning. **Bolaget ska stimulera, underlätta och köpa privatpersoners egenproducerade el. Främst från privatbostäders solpaneler**
- 10) I övrigt godkänna det reviderade ägardirektivet.

Yrkandet

SD arbetar systematiskt och analytiskt med miljö- och energifrågor. Vi förstår skillnaden mellan begreppen förnybara energikällor och koldioxidfria energikällor. Vi vet att Göteborgs stads bolag Göteborgs Energi och Renova tillsammans ligger på topp 10 när det gäller koldioxidutsläpp i Sverige¹. Tillsammans släpper dessa två Göteborgsföretag ut 0,44 miljoner ton kolekvivalenter per år.

SD anser att när man jobbar med frågan om koldioxidutsläpp måste man börja med de största källorna först. Vidare kan man bara jobba utifrån de områden där staden äger frågorna. SD vill fasa ut samtliga kraftvärmeverk i Göteborg och införa koldioxidfri energiproduktion. Att bygga kraftvärmeverk som eldas med biomassa eller biogas löser inga problem med koldioxidutsläpp, däremot cementerar det fast problemet med koldioxidutsläpp för kanske 50 år framåt i tiden.

¹ Ny teknik 7 Nov 2019 sid 6-7

SD anser att kärnkraft har stor potential som ersättare för dagens fjärrvärmeproduktion som ger stora koldioxidutsläpp, (förbränning av fossila bränslen, avfall eller biobränslen).

Efter katastrofen med GoBiGas vill SD att Göteborgs Energi upphör med all utveckling av ny energiteknik. Istället ska bolaget **utvärdera och inhandla de bästa systemen** inom energiförsörjning. Vilka system som köps upp beror på hur marknadspriset på el utvecklas. Priser på solceller och värmepumpar har även en stor betydelse. En annan fråga som behöver utvärderas är hur man kommer att lösa energilagringsproblematiken. Den fjärde generationens kärnreaktorer har stor potential, men vi vet inte än när och om dessa kommer att byggas.

Göteborgs Energi står inför stora utmaningar när man ska omvärdera en suboptimerad fjärrvärme som är beroende av energikällor som ger enorma koldioxidutsläpp.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-05-20

Diarienummer 1725/18

Handläggare

Anna Säveskog

Telefon:031-368 03 90

E-post: anna.saveskog@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatväxlingssystemet

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Kommunfullmäktiges uppdrag 2018-11-22 § 27 till kommunstyrelsen att i samverkan med trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser, förklaras fullgjort.
2. Klimatväxlingssystem för stadens resor ska utformas och tillämpas enligt innehåll under rubrik Förslag till nytt klimatväxlingssystem i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att bygga upp och förvalta system för nämndernas ansökningar och fördelning av medel till nämnderna. Trafiknämnden ska vid behov ge stöd vid bedömning av nämnders och styrelser åtgärdsval.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2018-11-22 § 27 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser. Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen tog fram en rapport och utifrån den föreslog stadsledningskontoret en ny modell. Kommunstyrelsen beslutade 2019-10-23 § 760 att återremittera ärendet i enlighet med yrkande från S, D, M, V, L och MP. Vid beslutet om återremiss fick stadsledningskontoret i uppdrag att bereda hur klimatväxlingssystemet kan stärkas ytterligare.

Sammanfattningsvis föreslår stadsledningskontoret följande:

Systemet ska benämnas klimatväxling istället för klimatkompensation.

Nivån på klimatkostnaden kvarstår på nuvarande 1,50 kr per kg koldioxid.

Systemet förändras så att en central pott införs för nämnderna. Nuvarande system för bolagsstyrelserna kvarstår.

Trafiknämnden föreslås få i uppdrag att bygga upp och förvalta system för nämndernas ansökningar och fördelning av medel (från en gemensam pott kommuncentralt) till

nämnderna utifrån deras önskemål om åtgärder och därmed bedöma vilken/vilka åtgärder som klimatväxlingspengarna ska användas till respektive år. Trafiknämnden ska vid behov ge stöd vid bedömning av nämnders och styrelser åtgärdsval.

Tilldelning av medel från nämndernas pott och bolagsstyrelsernas val av åtgärder ska prioriteras utifrån de föreslagna åtgärdernas effektivitet avseende minskade koldioxidutsläpp per krona, genomförbarhet och potential att skalas upp och spridas till andra verksamheter inom eller utanför organisationen. Åtgärder som bedöms effektiva, men där klimatnyttan inte kan bedömas närmare kan godkännas, men får generellt lägre prioritet än åtgärder med konkret utfall avseende utsläppsminskning.

Åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i hela göteborgssamhället kan utföras. Prioriteringen bör dock vara att effektiva och relevanta åtgärder som minskar klimatpåverkan från stadens tjänsteresor ska genomföras i första hand.

Trafiknämnden har fortsatt ansvar för framtagande och sammanställning av underlag för koldioxidutsläpp från nämnders och bolags tjänsteresor. Nämnders och bolags ansvar för att kontrollera och komplettera underlaget kvarstår också.

Svar på återremissen redovisas i detta tjänsteutlåtande samtidigt med redovisningen av uppdraget att se över efterlevnad av resepolicy och andra uppdrag kring resepolicy "Redovisning av uppdrag om Göteborgs Stads policy och riktlinjer för resor i tjänsten" dnr: 0834/19 och 0898/19. Här föreslås förslag på nya riktlinjer för möten och resor. Riktlinjerna ska bland annat åstadkomma att så få resor som möjligt med utsläpp av klimatgaser sker. I förslaget har riktlinjerna tydliggjorts och skärpts till exempel avseende hur resval ska göras, vid vilken resesträcka och restid flyg medges samt uppföljning.

Ett klimatväxlingssystem kan inte existera utan administration. Hur förslaget i praktiken kommer att påverka administration är svårt att förutse. Ovanstående förslag bedöms leda till minskad administration i vissa avseenden men ökad i andra. En effektivare användning av medlen är dock att förvänta.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för nämnder och styrelser beräknas som tidigare utifrån klimatbelastningen. Nivån på klimatkostnaden föreslås ligga kvar på nuvarande 1,50 kr per kg koldioxid vilket är en nivå som alltså ligger över koldioxidskatten på drivmedel, och flerdubbelt nivån hos de certifierade systemen för klimatkompensation (25-40 öre per kg) som används av till exempel Tricorona och Zeromission.

Dessutom föreslås en extra avgift på 500 kronor för korta flygresor (med slutdestination under 60 mil) som man enligt förslag till nya riktlinjer för möten och resor inte ska välja. En flygresor mellan Göteborg och Stockholm genererar cirka 100 kg koldioxid och får därmed med dagens system en kostnad för klimatkompensation på 150 kronor. Enligt förslaget skulle kostnaden bli 650 kronor per enkelresa.

Klimatkompensationskostnaden för stadens verksamheter utifrån underlagen för 2017 var för bolagen 1 600 - 420 000 kronor (medelvärde 118 000 kronor), för fackförvaltningar 500 - 571 000 kronor (medelvärde 163 000 kronor) och för stadsdelsförvaltningarna 74 000 - 481 000 kronor (medelvärde 309 000 kronor).

Förvaltningars och bolags kostnad i arbetstid för att administrera klimatväxlingssystemet i form av avstämning av statistik, rapportering i uppföljning, budgetering och uppföljning av åtgärder, deltagande i nätverksträff med mera, skiftar beroende på omfattning av verksamhet. Trafikkontorets kostnad för att driva klimatväxlingssystemet har beräknats till cirka 250 000 kronor årligen.

I det nya klimatväxlingssystemet har trafikkontoret fortsatt en roll i framtagandet och sammanställning av underlag för koldioxidutsläpp från nämnders och styrelsers tjänsteresor. I nuvarande system görs dock ingen central bedömning eller uppföljning över de åtgärder som genomförs. Det är ett arbete som därmed tillkommer för trafikkontoret jämfört med nuvarande system. Tidsåtgången uppskattas till ungefär 120 timmar. Första året uppskattas arbetsinsatsen till något högre.

Drivmedel till fordon utgör i nuläget drygt hälften av underlaget för klimatkompensationen (56% 2018) och de skärpta målen kring en fossilfri fordonsflotta förväntas minska summan avsevärt under kommande år. Övergång från bensin och diesel till el, HVO eller biogas motsvarar i storleksordningen 2 ton CO₂ per år i genomsnitt för stadens fordon (schablon baserat på fordonstyper och körsträckor), och cirka 1 070 fordon står i begrepp att bytas ut. Detta skulle innebära att cirka 2/3 av underlaget för drivmedel försvinner, och att flygresor andelsmässigt skulle utgöra ett mer än dubbelt så stort underlag (om nuvarande nivåer ligger kvar). En försiktig uppskattning är därför en halvering av CO₂-underlaget (från cirka 3 000 till 1 500 ton) till 2023. Detta innebär att flyg kommer att bli den dominerande källan beträffande CO₂ från tjänsteresor.

Omvärldsperspektiv: styrmedel flyg i den klimatpolitiska handlingsplanen

I regeringens proposition 2019/20:65, En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan, redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. Propositionen innehåller flera förslag på styrmedel och åtgärder som rör flygets klimatpåverkan varav flera även har koppling till betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) som överlämnades till regeringen i mars 2019. Regeringens bedömning att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för flyget bör införas. Regeringen bereder för närvarande utredningens förslag om en reduktionsplikt för flygfotogen.

Bedömning ur ekologisk dimension

En vetenskaplig rapport publicerad i oktober 2018 av IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) slår i korthet fast att det brådskar med åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. För att klara målen om minskad klimatpåverkan behövs både stora och små åtgärder och både ny teknik och ändrade vanor. Riktlinjer för resor och ett system med klimatväxling kan bidra till att minska klimatpåverkan men kan även bidra positivt till miljömålen Frisk luft, Bara naturlig försurning och God bebyggd miljö. Detta bidrar i sin tur till att uppnå generationsmålet.

Ett förslag till nytt miljö- och klimatprogram finns nu framtaget och är ute på remiss i stadens nämnder och bolagsstyrelser. Mål, delmål och strategier stödjer ambitionerna om minskad klimatpåverkan från transporter.

Bedömning ur social dimension

Åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra föroreningar som bidrar till klimatförändringen gagnar kommande generationers barn.

Bilagor

1. Protokollsutdrag 2019-10-23 § 760 med återremissyrkande från S, D, M, V, L och MP samt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande 2019-09-16 - Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet samt förslag på förändringar.
2. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2018-11-22 § 27
3. Handlingar uppdrag klimatkompensation inkl rapport och underlag för klimatväxling

Ärendet

Kommunstyrelsen har att ta ställning till nytt förslag avseende stadens klimatväxlingssystem som utarbetats utifrån kommunstyrelsens beslut 2019-10-23 § 760 i enlighet med återremissyrkande från S, D, M, V, L och MP.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2018-11-22 § 27 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljönämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser. Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen tog fram rapporten Rapport och underlag för klimatväxling 2019-06-12. Stadsledningskontoret föreslog en ny modell utifrån rapporten i tjänsteutlåtandet Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet samt förslag på förändringar.

Återremiss

Kommunstyrelsen beslutade 2019-10-23 § 760 att återremittera förslag på modell för klimatkompensationssystem i enlighet med yrkande från S, D, M, V, L och MP. Vid beslutet om återremiss fick stadsledningskontoret i uppgift att bereda hur klimatväxlingssystemet kan stärkas ytterligare i enlighet med vad som framgår av yrkandet (se rubrik nedan) med inriktningen:

-Ökad klimatnytta med målsättning nettonoll.

-Minimerad administration

-Stärkt koppling till stadens resepolicy

-Två centrala potter (en för bolagen i koncernen Stadshus AB och en för resten av kommunen)

-Medel ska kunna användas till projekt som minskar utsläpp från resor i hela göteborgssamhället

-Medel ska användas endast till åtgärder som annars inte blir genomförda.

Stadsledningskontoret fick i uppdrag att återkomma till kommunstyrelsen med ett nytt förslag i samband med återredovisning av uppdraget om att se över efterlevnad av resepolicy.

Aktuella uppdrag/ärenden med koppling till återremiss om klimatväxling

Uppdraget att använda våra tjänsteresor för att trycka på för fossilfritt resande
Kommunstyrelsen beslutade 2019-05-22 § 375 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag utreda och återkomma med förslag på hur vi kan använda våra egna tjänsteresor för att trycka på för utvecklingen mot fossilfritt resande, t.ex. genom att använda Fly Green Fund, eller andra styrmedel mot fossilfria resor. Vid återrapportering av ärendet beslutade kommunfullmäktige 202-01-23 att nämnden för inköp och upphandling får i uppdrag att under våren 2020 återkomma med ett ställningstagande avseende *hur* fossilfritt flygresande *kan* ingå i kommande upphandling av resetjänster, inom ramen för befintligt avtal för resetjänster *och/eller som en separat upphandlad tjänst*, utifrån nämndens rättsliga överväganden och enligt vad

som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Uppdraget följs upp i delårsrapport augusti.

Uppdraget snabb omställning till fossilfri fordonsflotta

Kommunstyrelsen beslutade 2019-05-22 § 375 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med förslag på hur stadens nämnder och bolag kan underlätta en snabb omställning till fossilfria fordon och arbetsmaskiner i stadens egna verksamheter. Åtterrapporering skedde till kommunstyrelsen 2019-12-11 och 2020-03-19 beslutade kommunfullmäktige bland annat om framtagande av styrande dokument att ersätta befintligt på miljöfordonsområdet, samordningsansvar för utbyggnad av laddinfrastruktur för stadens verksamheters fordon och om att förvaltningar och bolag ska ha mobilitetsansvariga.

Uppdraget stöd påskynda omställningen till fossilfria transporter

Kommunfullmäktige gav 2019-06-19 inköps- och upphandlingsnämnden i uppdrag att stötta stadens alla nämnder och bolag att göra upphandlingar och inköp på ett sådant sätt så att vi påskyndar omställningen till fossilfria transporter.

Underlag i klimatväxlingssystemet

Drivmedel till fordon utgör i nuläget drygt hälften av underlaget för klimatkompensationen (56% 2018) och de skärpta målen kring en fossilfri fordonsflotta förväntas minska summan avsevärt under kommande år. Övergång från bensin och diesel till el, HVO eller biogas motsvarar i storleksordningen 2 ton CO₂ per år i genomsnitt för stadens fordon (schablon baserat på fordonstyper och körsträckor), och cirka 1 070 fordon står i begrepp att bytas ut. Detta skulle innebära att cirka 2/3 av underlaget för drivmedel försvinner, och att flygresor andelsmässigt skulle utgöra ett mer än dubbelt så stort underlag (om nuvarande nivåer ligger kvar).

Samtidigt är det viktigt att beakta att det även fortsatt kommer att tankas en mindre del fossila drivmedel i fordonen, vilket i synnerhet gäller HVO, där tillgången är osäker, och som endast utgör cirka 2,3 % (2019) av de inköpta dieselvolymerna i nuläget, trots att 1/3 av alla dieselfordon är godkända för HVO. En mer försiktig uppskattning är därför en halvering av CO₂-underlaget (från cirka 3 000 till 1 500 ton) till 2023. Detta innebär att flyg kommer att bli den dominerande källan beträffande CO₂ från tjänsteresor. Den tydligt viktigaste styrande effekten när det gäller klimatkompensation och drivmedel framgent blir att styra bort från fossila drivmedel speciellt till ökad användning av HVO. När det gäller gasfordon är tankningsgraden god då dessa tankas i de allra flesta fall uteslutande med biogas (ej bensin).

Analys

Systemet ska benämnas klimatväxling istället för klimatkompensation. Inriktningen stämmer överens med förslag till modell i tidigare redovisning.

Stadsledningskontoret föreslår att begreppet ”klimatväxling” ska användas istället för ”klimatkompensation”. Begreppet klimatkompensation kan leda tankarna till att utsläppen kompenseras i bemärkelsen försvinner vilket inte sker. Numera används allt oftare begreppet klimatväxling som tydligare uttrycker vad det handlar om, att växla från utsläpp i en aktivitet till minskning i en annan.

Ökad klimatnytta med målsättning nettonoll

Enligt yrkandet framgår i det nuvarande förslaget inte tillräckligt väl om eller hur de nivåer och incitament som föreslås faktiskt leder till nettonollutsläpp. Enligt yrkandet

behöver vidare tilläggsavgiften på 500 kronor för kortare flygresor än 50 mil beredas ytterligare.

Klimatväxlingspengarnas storlek

Nivån på klimatväxlingen kan baseras på olika faktorer – alltifrån priset på utsläppsätter till olika myndigheters bedömning av samhällsekonomiska värden. I grunden måste nivån bedömas rimlig utifrån en balans mellan incitament och konsekvenser för berörda verksamheter, och inte minst måste möjligheter att påverka utsläppen vägas in. I yrkandet görs en jämförelse med att Trafikverket har höjt priset på koldioxidutsläpp från 1,14 kronor till 7 kronor i de samhällsekonomiska kalkyler som används till projekt. Den värdering av klimatutsläpp som görs vid exempelvis bedömning av infrastruktursatsningar bedöms inte relevant att tillämpa gentemot löpande verksamhet med varierande möjligheter att påverka utsläppen. 1,50 kr per kg koldioxid är en nivå som alltjämt ligger över koldioxidskatten på drivmedel, och flerdubbelt nivån hos de certifierade systemen för klimatkompensation (25-40 öre per kg) som används av till exempel Tricorona och Zeromission.

En utmaning skulle vara den betydligt större summan av klimatkompensationspengar och hur de skulle användas. 2019 omfattade klimatkompensationen 7,8 miljoner kronor. Om modellen skulle kompensera med 7 kronor per kilo istället för 1,50 så skulle det innebära drygt 36 miljoner kronor per år. Det innebär ett stort uttag från den löpande verksamheten i proportion till de nyttor och effekter som rimligen kan förväntas. Tabellen nedan visar effekten av vad förslaget om 7 kronor skulle innebära för några förvaltningar.

Förvaltning	Kompensation 2019 enl. nuvarande nivå	Kompensation 2019 enl. 7 kr/kg
SDF Angered	271 000	1 262 860
SDF Norra Hisingen	226 000	1 053 160
SDF Västra Hisingen	515 000	2 399 900
SDF Östra Göteborg	307 000	1 430 620
Social resursförvaltning	253 000	1 178 980
Utbildningsförvaltningen	494 000	2 302 040

Klimatväxlingssystemet som verktyg

Klimatväxlingssystemet är ett trubbigt verktyg med avseende på att styra hur medarbetare väljer att resa i tjänsten, eftersom klimatväxlingen görs retroaktivt året efter att resan är genomförd, på förvaltnings/bolagsnivå och inte syns vid varje val av resa eller köp av fordon. Hittills har kostnaden satts utifrån ett värde på koldioxid och åtgärder utifrån vad varje förvaltning kan göra.

Hur vi ska resa i tjänsten styrs främst genom stadens policy och riktlinjer för resor. I det parallella ärendet om stadens resor föreslås nuvarande resepolicy och riktlinjer ersättas av nya riktlinjer för resor och möten i staden som bland annat innebär skärpning avseende flygresor. Styrning sker även genom vilka fordon vi ska välja till stadens flotta vilket styrs genom Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon. Klimatväxlingens roll är att följa upp resultaten av hur förvaltningar och bolag har arbetat med styrningen av tjänsteresorna, och genom klimatväxlingen ge incitament/resurser till att finansiera och arbeta med förbättringar för att minska klimatpåverkan från resandet ytterligare. Så som i dagens klimatväxlingssystem är utformat syns inte avgiften för klimatväxling vid en beställning

av exempelvis en flygresa, vilket skulle kunna bidra till att styra mot annat resval. Detta utvecklas i det parallella ärendet Redovisning av uppdrag om Göteborgs Stads policy och riktlinjer för resor i tjänsten, dnr 0834/19, 0898/19. Se även uppdrag till nämnden för inköp- och upphandling under rubriken aktuella ärenden/uppdrag med koppling till återremiss om klimatväxling.

Pågående uppdrag om att stadens fordonsflotta ska vara fossilfri 2023 och att riktlinjerna för val av fordon och bränslen till resor med stadens fordonsflotta ska revideras bör leda till att utsläppen från fordonsflottan minskar betydligt. Andelen av vad som orsakar den största klimatpåverkan från tjänsteresor kommer i framtiden sannolikt att fördelas om så att flygresor kommer att stå för den största andelen.

500 kr per kort flygresa (60 mil enligt förslag till ny riktlinje för möten och resor) innebär tillsammans med den koldioxidbaserade klimatväxlingsavgiften en avgift på 650 kronor per flygresa vilket innebär en dryg fyrdubbling av kostnadstillägget jämfört med nuvarande kostnad för en stockholmsresa (ca 100 kg). Vidare omfattar resorna mellan Stockholm och Göteborg över 95% av de korta flygresorna. Förslaget ligger i linje med eller över flertalet andra offentliga organisationer. (Bilaga Rapport och underlag för klimatväxling). Avgiften ska inte tolkas som en direkt neutralisering av klimatpåverkan.

Att som yrkandet anger ha förväntan på att klimatväxlingssystemet ska leda till nettonollutsläpp genom att sätta hög kostnadsnivå, bedömer stadsledningskontoret inte som rimligt.

Minimerad administration

Se rubrik Stadsledningskontorets bedömning nedan.

Se även rubrik nedan: Två centrala potter (en för bolagen i koncernen Stadshus AB och en för resten av kommunen)

Stärkt koppling till stadens resepolicy

Uppdraget redovisas nu samtidigt som redovisningen av uppdraget att se över efterlevnad av resepolicy och andra uppdrag kring resepolicy "Redovisning av uppdrag om Göteborgs Stads policy och riktlinjer för resor i tjänsten" dnr: 0834/19 och 0898/19. Här föreslås förslag på nya riktlinjer för möten och resor. Riktlinjerna ska bland annat åstadkomma att så få resor som möjligt med utsläpp av klimatgaser sker. I förslaget har riktlinjerna tydliggjorts och skärpts till exempel avseende hur resval ska göras, vid vilken resesträcka och restid flyg medges samt uppföljning. Vidare omhändertas bland annat yrkandets skrivning om att det är viktigt att eventuella "korta flygresor" (under 60 mil enligt förslag nya riktlinjer för resor) är just undantag och föreslås i nytt förslag till riktlinjer för resor omgärdas av stärkta regler. Enligt yrkandet behövs en snabbare återkoppling till den som beställer en resa också för att styra resval och uppmuntra till mindre eller icke-klimatpåverkande alternativ. I parallella ärendet om resepolicy föreslås en prioritering av hur resan ska väljas.

Ett sätt att uppnå styrning kan vara att vid ny upphandling av resebyrå inkludera tjänsten att klimatpåverkan ska framgå vid beställning. Nämnden för inköp och upphandling har i uppdrag (se rubrik Aktuella uppdrag/ärenden med koppling till återremiss om klimatväxling) att under våren 2020 återkomma med ett ställningstagande avseende hur fossilfritt flygresande kan ingå i kommande upphandling av resetjänster, inom ramen för befintligt avtal för resetjänster och/eller som en separat upphandlad tjänst.

Trafikkontoret har för närvarande en pågående dialog med resebyråleverantören om kalkylator för direkt jämförelse mellan tid, kostnad och CO2 för olika möjliga färdstätt till olika resmål.

Två centrala pottar (en för bolagen i koncernen Stadshus AB och en för resten av kommunen)

I återremissyrkande angående utformning av det stadeninterna klimatkompensations-systemet föreslås två centrala pottar. En för bolagen i koncernen Göteborgs Stadshus AB och en för nämnderna.

Nämndernas pott

Stadens nämnders klimatväxlingspengar kan samlas i en gemensam pott kommuncentralt via en intern klimatkostnadsavgift. Utförande nämnd kompenseras ur potten baserat på utförda åtgärder. Trafiknämnden föreslås få ansvar för att bygga upp och förvalta system för nämndernas ansökningar och fördelning av medel till nämnderna utifrån deras önskemål om åtgärder. Överskjutande medel som inte allokeras genom ansökningar kan investeras i åtgärder som bedöms effektiva och angelägna och som beslutas av trafiknämnden. Trafiknämnden ansvarar för underlag för reglering/bokföring både vad avser klimatkostnad och åtgärder vad avser nämnderna.

Pott för bolagen

En överföring av medel från ett bolag till gemensam pott kan innebära inkomstskatte- och momsmässiga konsekvenser. En överföring av medel från ett bolag till ett annat utan att någon motprestation utförs innebär att bolaget inte får avdragsrätt för inkomstskatt eller ingående moms avseende den kostnad som uppstår.

Därför kan inte en gemensam pott skapas för bolagsstyrelserna och nuvarande system för klimatväxling avseende styrelserna behöver kvarstå, dvs att respektive bolag gör åtgärder motsvarande sina egen klimatkompensation.

Under arbetet med återremissen har arbetsgruppen övervägt möjligheten att bolagen kommer överens om att ett bolag eller ett fåtal bolag gör åtgärder varje år motsvarande bolagens totala klimatväxlingspeng utan att det sker någon egentlig överflyttning av medel. De bolag som genomför åtgärder skulle då använda sina egna medel och någon flytt av medel sker inte. Antagandet var att det på många års sikt kan jämnas ut sig mellan bolagsstyrelserna. Efterfrågad effekt bedöms dock inte uppnås med det och tillvägagångssättet och stadsledningskontoret gör bedömningen att det är en idé som är för svag för att skapa ett styrsystem för.

Klimatkostnad, tilldelning och uppföljning

Tilldelning av medel från nämndernas pott och bolagsstyrelsernas val av åtgärder ska prioriteras utifrån de föreslagna åtgärdernas effektivitet avseende minskade koldioxidutsläpp per krona, genomförbarhet och potential att skalas upp och spridas till andra verksamheter inom eller utanför organisationen. Beräkningen och bedömning görs av respektive verksamhet med eventuellt stöd från trafikkontoret. Åtgärder som bedöms effektiva, men där klimatnyttan inte kan bedömas närmare kan godkännas, men får generellt lägre prioritet än åtgärder med konkret utfall avseende utsläppsminskning. Medel som inte nyttjas i nämndernas pott föreslås överföras till nästa år.

Trafikkontoret ansvarar för sammanställning av och rapportering kring genomförda åtgärder. Exempelvis investerade medel, klimatnytta, typer av åtgärder med mera. Vidare

rapporteras trenden för koldioxidutsläpp från resor samt volymen flygresor över tid. Trafikkontoret bör tillgängliggöra resultatet av uppföljningen till aktuella nämnder och bolag i staden som underlag för förbättrings- och utvecklingsarbete. Det är och kan fortsatt vara en del av uppföljningen av stadens miljömål.

Trafiknämndens uppföljning av klimatväxlingssystem på stadennivå kan vid valda tillfällen efterfrågas inom stadsledningskontorets systematik för uppföljning för återrapportering till kommunstyrelsen. Det kan exempelvis utgöra ytterligare analys av specifika delar av underlaget. Återrapportering kan till exempel ske i kombination med stadsledningskontorets uppföljning av stadens riktlinjer för resor och möten.

Medel ska kunna användas till projekt som minskar utsläpp från resor i hela göteborgssamhället

Inriktningen stämmer överens med förslag till modell i tidigare redovisning.

För att uppnå en koppling mellan stadens riktlinjer för möten och resor bedömer stadsledningskontoret att det är viktigt att även i fortsättningen ha kopplingen till rese- och transportsektorn avseende vilka åtgärder som får medel.

För att möjliggöra effektiva åtgärder för de förvaltningar och bolag som redan kommit långt i sitt arbete med tjänsteresor föreslår stadsledningskontoret en utvidgning av åtgärdsområdet till att även omfatta åtgärder, kopplat till förvaltningens/bolagets verksamhet och som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället*. Prioriteringen bör dock vara att effektiva och relevanta åtgärder som minskar klimatpåverkan från stadens tjänsteresor ska genomföras i första hand.

*Exempel på det kan vara insatser kring cykling eller publika laddstolpar.

Medel ska användas endast till åtgärder som annars inte blir genomförda.

Stadsledningskontoret ser en problematik i detta förslag i yrkandet och ser en svårighet i att kunna definiera och avgöra vilka dessa åtgärder är. Kontoret ser en risk i att relevanta åtgärder såsom till exempel köp av cyklar och kollektivtrafikkort till personal som ska göra förflyttningar tas bort. Kontoret ser en risk i att tillmötesgå det kravet eftersom flera klimateffektiva åtgärder då försvinner och bedömer att förslaget inte kan tillmötesgå.

Stadsledningskontoret bedömer att detta inte ska vara ett kriterium i klimatväxlingssystemet.

Redovisning av nytt förslag ska ske i samband med återredovisning av uppdraget om att se över efterlevnad av resepolicy.

Uppdraget redovisas nu samtidigt som redovisningen av uppdraget att se över efterlevnad av resepolicy och andra uppdrag kring resepolicy, ”Redovisning av uppdrag om Göteborgs Stads policy och riktlinjer för resor i tjänsten” dnr: 0834/19 och 0898/19.

Förslag till nytt klimatväxlingssystem

Stadsledningskontoret föreslår att ett nytt system för klimatväxling utformas på följande sätt:

Nivån på klimatkostnaden kvarstår på nuvarande 1,50 kr per kg koldioxid.

Korta flygresor ska kompletteras med en avgift på 500 kronor.

Systemet förändras så att en central pott införs för nämnderna. Stadens nämnders klimatväxlingsmedel kan samlas i en gemensam pott kommuncentralt via en intern

klimatkostnadsavgift. Utförande nämnd kompenseras ur potten baserat på utförda åtgärder. Nuvarande system för bolagsstyrelserna kvarstår.

Trafiknämnden får i uppdrag att bygga upp och förvalta system för nämndernas ansökningar och fördelning av medel (från en gemensam pott kommuncentralt) till nämnderna utifrån deras önskemål om åtgärder och därmed bedöma vilken/vilka åtgärder som klimatväxlingspengarna ska användas till respektive år. Trafiknämnden ska vid behov ge stöd vid bedömning av nämnders och styrelser åtgärdsval.

Tilldelning av medel från nämndernas pott och bolagsstyrelsernas val av åtgärder ska prioriteras utifrån de föreslagna åtgärdernas effektivitet avseende minskade koldioxidutsläpp per krona, genomförbarhet och potential att skalas upp och spridas till andra verksamheter inom eller utanför organisationen. Åtgärder som bedöms effektiva, men där klimatnyttan inte kan bedömas närmare kan godkännas, men får generellt lägre prioritet än åtgärder med konkret utfall avseende utsläppsminskning.

Genomförande och kostnader för genomförda åtgärder ska följas upp och årligen redovisas till trafikkontoret.

Åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i hela göteborgssamhället kan utföras. Prioriteringen bör dock vara att effektiva och relevanta åtgärder som minskar klimatpåverkan från stadens tjänsteresor ska genomföras i första hand.

Trafiknämnden har fortsatt ansvar för framtagande och sammanställning av underlag för koldioxidutsläpp från nämnders och bolags tjänsteresor. Nämnders och bolags ansvar för att kontrollera och komplettera underlaget kvarstår också.

I samband med beslutet om återremiss beslutade kommunstyrelsen att systemet ska benämnas klimatväxling istället för klimatkompensation.

Stadsledningskontorets bedömning

Administration

Ett klimatväxlingssystem kan inte existera utan administration. Hur förslaget i praktiken kommer att påverka administration är svårt att förutse. Ovanstående förslag bedöms leda till minskad administration i vissa avseenden men ökad i andra.

Trafikkontorets nuvarande administration kvarstår och kommer att behöva utökas vilket följer med rollen att bedöma vilken/vilka åtgärder som klimatväxlingspengarna ska användas till respektive år. Nämnders och bolags ansvar för att kontrollera och komplettera underlaget kvarstår också.

Trafikkontoret har fortsatt en roll i framtagandet och sammanställning av underlag för koldioxidutsläpp från nämnders och bolags tjänsteresor. I nuvarande system görs ingen central bedömning eller uppföljning över de åtgärder som genomförs. Rutinerna för val och värdering av åtgärder på förvaltningar och bolag varierar mycket stort idag. Högre kvalitetssäkring är önskvärd vilket leder till mer administration. Stöd i val av åtgärder och ansvar för att ta fram/sammanställa underlag för avgiften och utförda åtgärder leder till ökad administration för trafikkontoret.

Det är ett arbete som därmed tillkommer för trafikkontoret jämfört med nuvarande system uppskattas till ungefär 120 timmar. Första året uppskattas arbetsinsatsen till något högre.

Det kan förväntas att det nya systemet leder till att medlen årligen används till ett fåtal större åtgärder hos något/några fåtal nämnder. Detta till skillnad mot det nuvarande då medlen stannar inom respektive nämnd. Administration för att genomföra åtgärder uteblir därmed varje år hos de flesta nämnder eftersom de inte kommer att utföra några åtgärder.

Både en ökad och minskad administration ur olika perspektiv kan alltså förväntas. Om den totalt för staden eventuellt blir oförändrad är svårt att bedöma. En effektivare användning av medlen är dock att förvänta.

Reflektion framåt i tiden

Klimatväxlingens roll är att följa upp resultaten av hur förvaltningar och bolag har arbetat med styrningen av tjänsteresorna, och genom klimatväxlingen ge incitament/resurser till att finansiera och arbeta med förbättringar för att minska klimatpåverkan från resandet ytterligare. Stadsledningskontorets reflektion är att ett klimatväxlingssystem är svagt avseende styrning av resval. Den svaga styrningen i kombination med att staden under kommande år kommer att övergå till betydligt fler fossilfria fordon och därmed minskade utsläpp av koldioxid samt ha striktare riktlinjer för möten och resor - gör att kontoret bedömer att det någonstans bör finnas en brytpunkt där det inte längre är relevant med ett klimatväxlingssystem.

Bedömning

Stadsledningskontoret bedömning är att det nya klimatväxlingssystemet ska utformas enligt förslagen ovan under rubriken Förslag nytt klimatväxlingssystem.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

Stadsdirektör



Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet samt förslag på förändringar

§ 760, 1725/18

Beslut

Ärendet återremitteras i enlighet med yrkande från S, D, M, V, L och MP den 15 oktober 2019:

1. Systemet ska benämnas klimatväxling istället för klimatkompensation.
2. Förslaget till nytt klimatväxlingssystem återremitteras. Stadsledningskontoret får i uppgift att bereda hur klimatväxlingssystemet kan stärkas ytterligare i enlighet med vad som framgår av yrkandet med följande inriktning:
 - a. Ökad klimatnytta med målsättning nettonoll
 - b. Minimerad administration
 - c. Stärkt koppling till stadens resepolicy
 - d. Två centrala potter (en för bolagen i koncernen Stadshus AB och en för resten av kommunen)
 - e. Medel ska kunna användas till projekt som minskar utsläpp från resor i hela göteborgssamhället
 - f. Medel ska användas endast till åtgärder som annars inte blir genomförda
3. Stadsledningskontoret får i uppdrag att återkomma till kommunstyrelsen med ett nytt förslag i samband med återredovisning av uppdraget om att se över efterlevnad av resepolicyen.

Tidigare behandling

Bordlagt den 9 oktober 2019, § 716.

Handlingar

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 16 september 2019.

Yrkande från SD den 4 oktober 2019.

Återremissyrkande från MP, V och S den 3 oktober 2019.

Återremissyrkande från S, D, M, V, L, MP och C samt särskilt yttrande från KD den 15 oktober 2019.

Yrkanden

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande från SD den 4 oktober 2019.



Karin Pleijel (MP) och Blerta Hoti (S) yrkar att ärendet ska återremitteras i enlighet med yrkande från S, D, M, V, L, MP och C den 15 oktober 2019.

Propositionsordning

Ordföranden Axel Josefson (M) ställer propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunstyrelsen beslutat återremittera ärendet.

Protokollsanteckningar

Karin Pleijel (MP) och Blerta Hoti (S) anmäler att återremissyrkandet från MP, V och S den 3 oktober 2019 återtas.

Elisabet Lann (KD) antecknar som yttrande en skrivelse från den 15 oktober 2019.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsledningskontoret - Återremiss

Dag för justering

2019-11-18

Vid protokollet

Sekreterare

Mathias Sköld

Ordförande

Axel Josefson

Justerande

Karin Pleijel

Återremissyrkande

Socialdemokraterna, Demokraterna, Moderaterna,
Vänsterpartiet, Liberalerna, Miljöpartiet och
Centerpartiet

Särskilt yttrande

2019-10-15

Kristdemokraterna
Ärende nr 2.1.13

Återremissyrkande angående redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensations-systemet samt förslag på förändringar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Systemet ska benämnas klimatväxling istället för klimatkompensation.
2. Förslaget till nytt klimatväxlingssystem återremitteras. Stadsledningskontoret får i uppgift att bereda hur klimatväxlingssystemet kan stärkas ytterligare i enlighet med vad som framgår av yrkandet med följande inriktning:
 - a. Ökad klimatnytta med målsättning nettonoll
 - b. Minimerad administration
 - c. Stärkt koppling till stadens resepolicy
 - d. Två centrala pottor (en för bolagen i koncernen Stadshus AB och en för resten av kommunen)
 - e. Medel ska kunna användas till projekt som minskar utsläpp från resor i hela göteborgssamhället
 - f. Medel ska användas endast till åtgärder som annars inte blir genomförda
3. Stadsledningskontoret får i uppdrag att återkomma till kommunstyrelsen med ett nytt förslag i samband med återredovisning av uppdraget om att se över efterlevnad av resepolicy.

Yrkandet

Göteborg stad ska vara en föregångare i att åtgärda miljö- och klimatproblem. Stadens resepolicy och systemet för klimatkompensation/klimatväxling ska tydligt styra mot att minska klimatpåverkan från stadens resor. Primärt ska stadens verksamheter styras genom att de efterlever stadens beslutade dokument. För att klimatväxlingen ska vara styrande behövs därmed en tydlig koppling till stadens resepolicy.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har genom en arbetsgrupp tagit fram rapport och underlag för uppdatering av stadens klimatväxlingssystem.

Underlaget ger en grund för utformningen det nya systemet, dock behöver systemet stärkas ytterligare i syfte att minska förvaltningarnas och bolagens klimatavtryck för tjänsteresor. De medel som systemet genererar ska användas så att vi får hög klimatnytta för pengarna och minimerad administration för verksamheterna. Om Göteborg ska bli fossilfritt till år 2030 behövs krafttag och där är omställningen av resor och transporter helt avgörande.

I det nuvarande förslaget framgår inte tillräckligt väl om eller hur de nivåer och incitament som föreslås faktiskt leder till nettonollutsläpp. I utredningen framgår att utsläppen från stadens fordon vid den senaste uppföljningen ökat. Enligt tjänsteutlåtandet bör klimatkostnaden för de reserelaterade utsläppen fortsatt vara 1,5 kronor per kg koldioxid. Att avgiften fortsatt föreslås ligga kvar på samma nivå som tidigare på 1,5 kr/kg CO₂, kommer därmed sannolikt inte att minska utsläppen från dessa resor. Trafikverket har nyligen höjt priset på koldioxidutsläpp från 1,14 kronor till 7 kronor i de samhällsekonomiska kalkyler som används till myndighetens planerade och önskade projekt. Anledningen är en ny bedömning och rekommendation av myndighetens ASEK-arbete (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn). ASEK-arbetet grundar sig på den senaste forskningen och stöds av ett vetenskapligt råd bestående av vetenskaplig expertis inom ämnesområdena nationalekonomi, miljöekonomi, regionalekonomi och transportanalys. Detta är en betydande förändring i värderingen av utsläpp som stadens klimatväxlingsystem behöver förhålla sig till. Dessa bedömningar och annan relevant forskning inom området behöver beaktas i syfte att hitta en modell för stärkt klimatnytta. Därtill är det viktigt att det genomförs konsekvensanalys avseende eventuell ny prissättning av koldioxid för att ge underlag om hur det väntas påverka stadens verksamheter.

Även frågan om den föreslagna tilläggsavgiften på 500 kronor för kortare flygresor än 50 mil behöver beredas ytterligare. Trots att stadens resepolicy tydligt anger att dessa flygresor inte ska förekomma ökade de vid senaste mätningen. Framst är det stadens bolag som gör kortare flygresor. Majoriteten av dessa resor (93 procent) sker till Stockholm. De flesta av resorna skulle enkelt kunna ersättas med tåg. Det finns en risk att tilläggsavgiften på 500 kronor kan uppfattas som att avsteg från resepolicyn accepteras genom att förvaltningarna och bolagen betalar tilläggsavgiften. Vid undantag från resepolicyn är det därför extra viktigt att det efterlevs som just ett undantag, och att en progressiv, ordentligt avhållande extra avgift läggs på den här typen av resor.

En snabbare återkoppling till den som beställer en resa behövs också för att styra resval och uppmuntra till mindre eller icke-klimatpåverkande alternativ. Extra viktigt är det i de fall avsteg görs från resepolicyn, exempelvis när det gäller korta flygresor.

Det är angeläget att enbart åtgärder som annars inte skulle ha genomförts blir föremål för klimatväxling. I annat fall är systemet verkningslöst. I dagens klimatkompensationssystem ska pengarna som systemet genererar användas till att minska klimatpåverkan från verksamheternas egna tjänsteresor. Tjänsteutlåtandets förslag är att utöka systemet så att åtgärderna även omfattar sådant som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället. Inte enbart kommuninterna åtgärder. Det tycker vi är positivt.

Vidare föreslås att förvaltningarna fortsatt själva hanterar sin egna klimatväxlingspott, med motiveringen att det skulle innebära för stor administration med en ”kommuncentral” pott. Vi gör i stället bedömningen att en modell där samtliga förvaltningar har ansvaret för dessa klimatväxlingsmedel riskerar att leda till suboptimeringar. Det vill säga risken att en insats som ger högst klimatnytta för en enskild förvaltning, inte nödvändigtvis är den åtgärd som ger högst klimatnytta för staden som helhet. Vi bedömer även att det finns risk för att den administrativa bördan är minst lika stor när varje förvaltning ska bedöma var medlen gör störst nytta. Genom att återremittera ärendet efterfrågas förslag på utformning av en förvaltningsgemensam pott

samt en bolagsgemensam pott. Det bör övergripande framgå hur dessa medel ska användas samt vilken nämnd och vilket bolag som ska ansvara för detta.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2019-09-16

Diarienummer 1725/18

Handläggare

Anna Cognell

Telefon: 031-3680390

E-post: anna.cognell@stadshuset.goteborg.se

Redovisning av uppdrag avseende storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet samt förslag på förändringar

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Klimatkostnaden för alla reserelaterade utsläpp ska fortsatt vara 1,50 kronor per kg koldioxid.
2. Flygresor under 50 mil ska kompletteras med en avgift på 500 kronor.
3. Systemet ska benämnas klimatväxling istället för klimatkompensation.
4. Systemet vidgas, från att enbart omfatta stadens egen organisation, så att klimatväxling kan användas till åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter även inom göteborgssamhället.
5. Uppdraget till kommunstyrelsen 2018-11-22 § 27 att i samverkan med trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2018-11-22 § 27 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljönämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har genom en arbetsgrupp arbetat med uppdraget och tagit fram rapport och underlag för klimatväxling.

Utifrån en analys av juridiska förutsättningar, erfarenheter av dagens system, synpunkter från förvaltningar och bolag inom staden och exempel från andra kommuner och regioner föreslår stadsledningskontoret sammanfattningsvis följande avseende uppdraget att se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet:

- Ansvarsfördelningen bör även i fortsättningen vara den samma som idag.
- Staden bör byta namn på sin modell från klimatkompensation till klimatväxling.
- Det är viktigt att även i fortsättningen har en tydlig koppling mellan stadens resepolicy och klimatväxlingen.
- Staden kan inte klimatväxla utanför den egna kommunen.

- Nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på 1,50 kronor per kg koldioxid.
- Ett krontalspåslag på 500 kronor för flygresor under 50 mil införs.
- En vidgning av möjliga åtgärder, till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället.
- Varje förvaltning och bolag ansvarar för att utifrån sin specifika verksamhet välja den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.

Ett krontalspåslag på 500 kronor för korta flygresor är ett delsvår på uppdraget om att ”skärpa stadens egen resepolicy avseende flygresor och öka andelen resfria möten i nationella och internationella samarbeten”, KF 2019-06-11 § 26.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för nämnder och styrelser beräknas som tidigare utifrån klimatbelastningen. Nivån på klimatkostnaden föreslås ligga kvar på nuvarande 1,50 kr per kg koldioxid, det vill säga i nivå med flygskatten och strax över koldioxidskatten. Dessutom föreslås en extra avgift på 500 kronor för korta flygresor (med slutdestination under 50 mil) som man enligt stadens resepolicy inte ska välja. En flygresor mellan Göteborg och Stockholm genererar cirka 100 kg koldioxid och får därmed med dagens system en kostnad för klimatkompensation på 150 kronor. Enligt förslaget skulle kostnaden bli 650 kronor.

Klimatkompensationskostnaden för stadens verksamheter utifrån underlagen för 2017 var för bolagen 1 600 - 420 000 kronor (medelvärde 118 000 kronor), för fackförvaltningar 500 - 571 000 kronor (medelvärde 163 000 kronor) och för stadsdelsförvaltningarna 74 000 - 481 000 kronor (medelvärde 309 000 kronor).

Förvaltningar och bolags kostnad i arbetstid för att administrera klimatväxlingssystemet i form av avstämning av statistik, rapportering i uppföljning, budgetering och uppföljning av åtgärder, deltagande i nätverkssträff med mera, skiftar beroende på omfattning av verksamhet.

Trafikkontorets kostnad för att driva klimatväxlingssystemet beräknas till cirka 250 000 kronor.

Barnperspektivet

Åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra föroreningar som bidrar till klimatförändringen gagnar kommande generationers barn.

Mångfalds- och jämställdhetsperspektiven

Stadsledningskontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågorna utifrån dessa perspektiv.

Miljöperspektivet

En vetenskaplig specialrapport publicerad i oktober 2018 av IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) slår i korthet fast att det brådskar med åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. För att klara målen om minskad klimatpåverkan behövs både stora och små åtgärder och både ny teknik och ändrade vanor. Genom resepolicy och ett system med klimatväxling minskar inte enbart klimatpåverkan utan inverkar även positivt på miljömålen Frisk luft, Bara naturlig försurning och God bebyggd miljö.

Omvärldsperspektivet

Göteborg är medlem i Klimatkommunerna och har genom det nätverket bland annat fått ta del av Jönköpings, Lunds, Sollentunas, Växjö och Östersunds erfarenheter. Här finns olika modeller, både modellen med en kommunpott (bolag ingår inte) och ett sådant upplägg som Göteborg haft, där varje nämnd och styrelse klimatkompenserar inom sin verksamhet.

Västra Götalandsregionen införde 2016 ett klimatväxlingsprogram med motivet att minska antalet tjänsteresor i privat bil och flyg inom regionens förvaltningar och bolag. Avgiften för flygresor ligger i intervallet 250–1000 kr per flygresor och avgiften för resa i privat bil är 3 kr/mil. Medlen sätts in på ett centralt klimatväxlingskonto där det ackumulerade beloppet under ett år används för åtgärder med syftet att minska regionens klimatpåverkan. I en utvärdering från 2018 finns en rad rekommendationer om hur systemet kan utvecklas och förbättras.

Region Västernorrland har infört intern klimatkompensation för tjänsteresor. Fokus har varit att minska flygresorna till och från Stockholm. Det innebär att en extra kostnad läggs på klimatbelastande resor som flyg och bilkörning med fossila drivmedel. Pengarna används till att subventionera resor med kollektivtrafik. Sedan modellen infördes har andelen av personalens resor till Stockholm som sker med flyg minskat från 47 procent till 16 procent.

Bilagor

1. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2018-11-22 § 27
2. Miljö- och klimatnämndens protokollsutdrag 2019-08-27 § 147
3. Trafiknämndens protokollsutdrag 2019-08-29 § 312
4. Rapport och underlag klimatväxling, 2019-06-12
5. Policy och riktlinjer för resor i tjänsten

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2018-11-22 § 27 följande:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljönämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att se över hur väl stadens resepolicy följs, i syfte att stärka efterlevnaden och att redovisa för kommunstyrelsen i april 2019.

Aktuellt ärende avser första beslutssatsen. Uppdraget enligt andra beslutssatsen har rapporterats vid kommunstyrelsens sammanträde 2019-05-08.

Beskrivning av ärendet

Arbetsätt och avgränsning av uppdraget

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har genom en arbetsgrupp arbetat med uppdraget och tagit fram rapport och underlag för klimatväxling (bilaga 4). I rapporten finns en utveckling av bakgrunden, politiska initiativ och beslut i Göteborg om klimatkompensation. Där finns också olika erfarenheter och förslag från verksamma inom staden samt utförligare motiveringar till förslagen till fortsatt hantering. Kopplingen mellan resepolicy och klimatkompensationen har varit en viktig utgångspunkt utifrån hur uppdraget tolkats. I uppdraget ingår också att undersöka möjligheten att kompensera utanför de gränser som finns i dagens system.

Tidigare beslut i kommunfullmäktige och trafiknämnden

Staden har sedan 2009 beslut om att arbeta med klimatkompensation för resor. Av beslutet i kommunfullmäktige 2009 framgår att klimatkostnaderna för flygresor ska gå till ett kommuncentralt klimatkonto. Vid trafiknämndens sammanträde den 15 mars 2010 §52 framkom att det under arbetets gång framkommit att rättsläget när det gäller överföring av pengar från bolag i en kommun till någon form av centralt konto är oklart. Därför blev nämndens beslut att klimatkompenseringspengar för flygresor inom Göteborgs Stad ska hanteras internt inom respektive bolag och förvaltning.

Andra politiska beslut som indirekt påverkar

En del av uppdraget från kommunfullmäktige i november 2018 var att se över hur väl stadens resepolicy följs. Den delen av uppdraget har redovisats i ett separat ärende till kommunstyrelsen, 8 maj 2019. I samband med redovisningen gav kommunstyrelsen i uppdrag till stadsledningskontoret att återkomma med förslag på åtgärder som kan göra det enklare för stadens medarbetare att följa resepolicy, att ta fram metoder/rutiner för att kontinuerligt följa upp efterlevnaden av resepolicy inom det ordinarie uppföljningssystemet utan att belasta verksamheterna med ökad administration och att omgående påbörja arbete med de förbättringsområden som identifierats utifrån den genomförda undersökningen av hur väl stadens resepolicy följs.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-06-11 § 26 bland annat om att kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag genomföra åtgärden:

Skärpa stadens egen resepolicy avseende flygresor och öka andelen resfria möten i nationella och internationella samarbeten.

Kommunstyrelsen beslutade 2019-05-22 § 375 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag utreda förslag på hur vi kan använda våra egna tjänsteresor för att trycka på för utvecklingen mot fossilfritt resande, t.ex. genom att använda flygreenfund, eller andra styrmedel mot fossilfria resor. Uppdraget ska återrapporteras till kommunstyrelsen under 2019.

Utredningen Fossilfritt Göteborg – vad krävs, redovisades i kommunfullmäktige den 28 mars 2019 §18. Vid sammanträdet beslutades att miljö- och klimatnämndens uppdrag som gavs i budget 2017, att genomföra en utredning av vilka lokala åtgärder som krävs för att Göteborg ska kunna bli fossilfritt inom ramen för 1,5-gradersmålet, förklarar fullgjort. Utredningen innehåller förslag på åtgärder som rör eller relaterar till klimatkompensation och resepolicy.

Utsläpp och rapportering

Idag kompenserar förvaltningar och bolag med 1,50 kr per kg koldioxid från tjänsteresor med flyg, stadens bilar, bilpool, taxi och resor med egen bil i tjänsten. Resor med kollektivtrafik, utsläpp från arbetsmaskiner och godsleveranser omfattas inte.

Trafikkontoret sammanställer varje år uppgifter om resor och drivmedel för respektive förvaltning och bolag och beräknar klimatpåverkan. Utsläppen summeras som koldioxidekvivalenter, vilket innebär att climateffekten av olika växthusgaser summeras till koldioxid. Koldioxidvärdet räknas om till en klimatkostnad. Sammanställningarna skickas till stadens förvaltningar och bolag i början av följande år. Förvaltningar och bolag avsätter summan i nästkommande årsbudget för åtgärder som minskar utsläppen från resandet.

Tidslinjen för klimatkompensationen ser ut enligt nedan:



År 2018 var alltså det år som rapportering av genomförda åtgärder 2017 skedde, vilka i sin tur bygger på kompensation av utsläppen från 2015 års resor.

Juridiska förutsättningar

I uppdraget ingår ”att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser”. I yrkandet som ligger till grund för beslutet står bland annat ”Det är dock viktigt att en sådan utvärdering tar sikte på att utreda hur klimatkompensation kan effektiviseras så att klimatpotten investeras i projekt som ger högsta möjliga verkningsgrad i termer av utsläppsreduktion per krona. I den mån det är möjligt bör sådana investeringar inte begränsas bara till Sverige där kostnaden för att reducera utsläpp generellt sett är avsevärt högre än i t.ex. utvecklingsländer.”

När det gäller den juridiska möjligheten att klimatkompensera (t ex genom att köpa utsläppsrätter) för resor som görs av egna anställda och förtroendevalda i kommunen/landstinget utanför Sverige för har den frågan utretts 2008 av avdelningen för juridik vid Sveriges kommuner och landsting (SKL). Av utredningen framgår att mot bakgrund av kommunallagen är det svårt att se hur klimatkompensation skulle kunna vara

av allmänt intresse för en kommun. Den nya kommunallagen som trädde i kraft 1 januari 2018 ändrar inte de förutsättningarna.

Den juridiska bedömningen är att staden inte kan kompensera i andra delar av Sverige eller utomlands.

Kostnadsnivå på utsläpp – jämförelse flygskatt

Av utredningen En svensk flygskatt (SOU 2016:83) framgår bland annat att det finns en stor bredd i bedömningen av kostnaden som utsläppen medför. Utredningen skriver bland annat:

”Det är dock viktigt att skilja på den svenska koldioxidskatten och den ”sanna” klimatkostnaden (som är okänd), vilka inte nödvändigtvis är lika med varandra.”

Flygskatt omfattar passagerare över två år som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Det är flygföretaget som utför flygningen som är skattskyldigt. Utredningen bedömde att en nivå på 1,50 kr per kg koldioxid var rimlig, vilket är samma nivå som i systemet för klimatkompensation i Göteborg.

Som en särskild del vid uppföljningen av klimatkompensation finns uppgifter om korta flygresor (enkelresor, med en slutdestination under 50 mil), det vill säga sådana som stadens resepolicy inte medger. 93 procent av de korta flygresorna 2017 gick till Stockholm.

Olika system för klimatväxling - för och nackdelar

Vid valet av system inom Göteborg finns olika alternativ. Ett sätt är att pengarna bekostar åtgärder inom Göteborgs Stads verksamheter, som antingen används inom varje förvaltning och bolag till antingen åtgärder inom endast transportsektorn eller även till åtgärder som ligger utanför transportsektorn. Ett annat är att pengarna bekostar åtgärder inom det geografiska området Göteborg som även i detta fall antingen används inom varje förvaltning och bolag till åtgärder inom endast transportsektorn eller även till åtgärder som ligger utanför transportsektorn.

Målet med dagens system är att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor i stadens verksamheter. Vår resepolicy ska styra hur vi väljer att resa, där det ska ske en avvägning från resfria möten via gång, cykel och kollektivtrafik till bil eller möjligen flyg. För korta resor, under 50 mil, ska vi inte flyga.

Den klimatkompensation/växling som ska göras ska idag gå till området tjänsteresor. Antingen så att det minskar resevolymen eller så att utsläppen från den totala mängden tjänsteresor får lägre klimatpåverkan. Många tjänsteresor är oundvikliga, som till exempel inom hemtjänsten och hantverkstjänster. Som huvudprincip bör vi överväga hur vi i första hand kan effektivisera eller minska resandet och att i andra hand minska klimatpåverkan från resan genom att medvetet välja det minst klimatpåverkande färd sättet.

I valet mellan att även i fortsättningen kompensera inom den egna verksamheten eller att bredda systemet finns utöver juridiska svårighet några för- och nackdelar. Utifrån de juridiska förutsättningarna och tidigare ställningstagande kring att bolagen av skattetekniska skäl inte kan ingå i en kommungemensam klimatväxlingspott såg utredningen två alternativ. Antingen att det blir som hittills, att klimatväxling bara får användas till åtgärder för att minska klimatutsläppen från den egna organisationens

tjänsteresor. Alternativt väljer staden en modell där medel från klimatväxling kan användas till att minska klimatpåverkan även från göteborgssamhällets utsläpp kopplat till resor. Utredningen bedömer att det är viktigt att ha kvar en koppling mellan koldioxidutsläpp från resor och transporter och åtgärder inom klimatväxlingen.

Stadsledningskontorets bedömning

Begreppen klimatkompensation och klimatväxling

Stadsledningskontoret föreslår att begreppet ”klimatväxling” ska användas istället för ”klimatkompensation”. Begreppet klimatkompensation kan leda tankarna till att utsläppen kompenseras i bemärkelsen försvinner vilket inte sker. Numera används allt oftare begreppet klimatväxling som tydligare uttrycker vad det handlar om, att växla från utsläpp i en aktivitet till minskning i en annan.

Möjligheten att kompensera utanför den egna kommunen

Som framgår av underlaget kan Göteborgs stad inte välja att klimatkompensera utanför den egna verksamheten. Stadsledningskontoret bedömer därför att det inte är juridiskt möjligt för en kommun att klimatkompensera för sina resor utanför den egna organisationen.

Förslag till modell för klimatväxling

Stadsledningskontoret bedömer att nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på nuvarande 1,50 kronor per kg koldioxid framöver. Liksom tidigare ska kostnaden beräknas utifrån klimatbelastningen. Stadsledningskontorets bedömning är vidare att kompensationskostnaden för korta flygresor (under 50 mil) behöver bli högre. Enligt stadens resepolicy ska flyg inte väljas i dessa fall. Av trafikkontorets uppföljning framgår att det fortfarande förekommer flygresor till destinationer mindre än 50 mil bort. Av dem gick 93% till Stockholm. Kontoret bedömer att det är motiverat att införa ett system som utöver dagens modell har ytterligare styrning som gör korta flygresor dyrare. Kontoret föreslår därför ett krontalspåslag på 500 kronor för varje enkelresa med flyg som är kortare än 50 mil, utöver dagens kostnad på 1,50 kr per kg koldioxid.

Stadsledningskontoret bedömer också att staden även framöver ska ha kvar den lokala kopplingen och att staden inte ska införa en gemensam pott i kommunen. Dels skulle inte bolagen kunna ingå i den, dels skulle den lokala kopplingen mellan utsläpp och åtgärder förloras. Stadsledningskontoret bedömer också att till exempel en gemensam pott för endast förvaltningarna skulle innebära en relativt omfattande administration i relation till de summor som generas.

Stadsledningskontoret bedömer vidare att det är viktigt att även i fortsättningen ha kopplingen till rese- och transportsektorn. Då blir kopplingen mellan stadens resepolicy och klimatväxling tydligare. Bedömningen är samtidigt att det är viktigt att bland kompensationsåtgärderna inkludera en bred tolkning så att även åtgärder som ger indirekt påverkan kan ingå. Ett exempel på en sådan åtgärd skulle kunna vara samarbete mellan verksamheter i staden så att verksamheterna kan använda stadens lokaler effektivare och samtidigt minska behovet av resor. Kontorets bedömning är att möjliga kompensationsåtgärder ska vidgas till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället. Exempel på det kan vara insatser kring cykling eller publika laddstolpar.

Stadsledningskontoret bedömer att ansvarsfördelningen som idag finns mellan förvaltningar och bolag ska vara densamma även framöver. Det innebär att varje nämnd respektive bolagsstyrelse med stöd av underlag som trafikkontoret tar fram, beslutar om och genomför klimatväxlingsåtgärder inom respektive organisation. Utifrån sin specifika verksamhet väljer respektive verksamhet den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.

Trafikkontoret ska som tidigare följa upp klimatväxlingen och stödja verksamheterna. Stadsledningskontoret kan inom ramen för uppföljning till kommunstyrelsen rapportera utfallet av stadens klimatväxling, grundat på trafikkontorets uppföljning.

Kommunstyrelsen beslutade 2019-05-08 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram metoder/rutiner för att kontinuerligt följa upp efterlevnaden av resepolicyn inom det ordinarie uppföljningssystemet utan att belasta verksamheterna med ökad administration. Detta kommer att redovisas i ett separat ärende.

Delsvar på uppdrag om skärpning av stadens resepolicy

Stadsledningskontorets bedömning är att förslaget om att ett krontalspåslag på 500 kronor för korta flygresor kan utgöra en åtgärd som leder till ett resultat som uppdraget* om att ”skärpa stadens egen resepolicy avseende flygresor och öka andelen resfria möten i nationella och internationella samarbeten”, syftar till. Stadens resepolicy säger redan idag att ”Flyg får enbart väljas för resor längre än 50 mil. Undantag kan ske.” Kontoret bedömer att syftet att uppnå en skärpning avseende stadens flygresor delvis kan uppnås genom klimatväxlingssystemet.

*Kommunfullmäktige beslutade 2019-06-11 § 26 bland annat om att kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag genomföra åtgärden: ”Skärpa stadens egen resepolicy avseende flygresor och öka andelen resfria möten i nationella och internationella samarbeten”.

Utvecklingsmöjligheter

Utredningen kom också fram till ett antal utvecklingsmöjligheter såsom att stadens resepolicy och systemet med klimatväxling behöver bli mer kända bland stadens medarbetare. Det kan öka medvetenheten vid reseöverväganden och ge bättre förutsättningar för att få bredd i förslagen på kompensationsåtgärder. Det är önskvärt att kostnaden för klimatväxling blir synlig lokalt där resan beställs, transportererna sker och så vidare. Tydligare återkoppling till den som beställer en resa kan ge bättre förutsättningar för att resvalen styrs mot mindre klimatpåverkande alternativ. Det kan dock kräva resurser i organisationerna samt ett centralt ansvar för att göra resepolicyn mer känd. Vidare är regelverket kring restid i de fall medarbetare väljer tåg framför flyg en fråga som behöver klargöras.

Kommunstyrelsen har gett stadsledningskontoret i uppdrag (2019-05-08 §319) att återkomma med förslag på åtgärder som kan göra det enklare för stadens medarbetare att följa resepolicyn, att ta fram metoder/rutiner för att kontinuerligt följa upp efterlevnaden av resepolicyn inom det ordinarie uppföljningssystemet utan att belasta verksamheterna med ökad administration och att omgående påbörja arbete med de förbättringsområden som identifierats utifrån den genomförda undersökningen av hur väl stadens resepolicy följs.

Klimatväxlingssystemet kan eventuellt bli effektivare och en översyn av bland annat rapportering kan vara aktuell. I ett kommande arbete med miljöledningssystem i staden bör frågan om klimatpåverkan och uppföljning bli en del. Ett sätt att stödja och underlätta för stadens verksamheter kan vara att trafikkontoret, i samverkan med några andra förvaltningar och bolag, tar fram förslag på färdiga ”paket” av åtgärder som kan genomföras inom klimatväxlingen. I bilaga 4 finns exempel på möjliga åtgärder. En utvärdering av hur systemet fungerar och eventuellt ska förändras bör utföras till exempel var femte år.

I rapporten finns reflektioner över stadens resepolicy och stadsledningskontoret kommer att överväga dessa i samband med arbetet med uppdragen kring resepolicy.

Sammanfattning av stadsledningskontorets förslag till ny utformning

Utifrån en analys av juridiska förutsättningar, erfarenheter av dagens system, synpunkter från förvaltningar och bolag inom staden och exempel från andra kommuner och regioner föreslår stadsledningskontoret sammanfattningsvis följande avseende uppdraget att se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet:

- Staden kan inte klimatväxla utanför den egna kommunen.
- Varje förvaltning och bolag ansvarar för att utifrån sin specifika verksamhet välja den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.
- Det är viktigt att även i fortsättningen har en tydlig koppling mellan stadens resepolicy och klimatväxlingen
- Ansvarsfördelningen bör även i fortsättningen vara den samma som idag.

Utifrån utredningen föreslår stadsledningskontoret att kommunfullmäktige beslutar följande:

- Nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på 1,50 kronor per kg koldioxid.
- Ett krontalspåslag på 500 kronor för flygresor under 50 mil införs.
- Staden bör byta namn på sin modell från klimatkompensation till klimatväxling.
- En vidgning av möjliga åtgärder, till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället.

Magnús Sigfússon

Direktör Stadsutveckling

Eva Hessman

Stadsdirektör



Klimatpåverkan från Göteborg Stads tjänsteresor

§ 27, 1326/18

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att se över hur väl stadens resepolicy följs, i syfte att stärka efterlevnaden och att redovisa för kommunstyrelsen i april 2019.

Handling

2018 nr 184.

Yrkanden

Gertrud Ingelman (V), Karin Pleijel (MP) och Shahbaz Khan (S) yrkar bifall till förslaget från MP, S och V i kommunstyrelsen.

Axel Darvik (L), Martin Wannholt (D) och Maria Berntsson (KD) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall till yrkandet från Gertrud Ingelman m fl”.

Omröstningen utfaller med 43 Ja mot 38 Nej. Hur var och en röstar framgår av Bilaga 7.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen
Trafiknämnden
Miljö- och klimatnämnden



Dag för justering

2018-12-05

Vid protokollet

Sekreterare

Christina Hofmann

Ordförande

Toni Orsulic

Justerande

Mikael Wallgren

Justerande

Anneli Rhedin

**BILAGA 7****Ärende:** 24**Ärendemening:** Klimatpåverkan från Göteborg Stads tjänsteresor**Ja:** 43**Nej:** 38**Avstår:** 0**Frånvarande:** 0

Ledamot	Parti	Plats	Funktion	Resultat
Aslan Akbas	S	11	Ledamot	Nej
Bettan Andersson	V	36	Ledamot	Nej
Ingrid Andreae	S	12	Ledamot	Nej
Jonas Attenius	S	8	Ledamot	Nej
Kristina Bergman Alme	L	16	Ledamot	Ja
Daniel Bernmar	V	37	Ledamot	Nej
Maria Berntsson	KD	68	Ledamot	Ja
Jessica Blixt	D	58	Ledamot	Ja
Ulf Boström	D	59	Ledamot	Ja
Jenny Broman	V	34	Ledamot	Nej
Kalle Bäck	KD	69	Ledamot	Ja
Emmyly Bönfors	C	81	Ledamot	Ja
Ulf Carlsson	MP	54	Ersättare	Nej
Peter Danielsson	D	71	Ledamot	Ja
Axel Darvik	L	38	Ledamot	Ja
Jan-Olof Ekelund	D	44	Ledamot	Ja
Johanna Eliasson	V	33	Ledamot	Nej
Håkan Eriksson	V	4	Ledamot	Nej



Eva Flyborg	L	39	Ledamot	Ja
Ann Catrine Fogelgren	L	15	Ledamot	Ja
Jörgen Fogelklou	SD	76	Ledamot	Ja
Hanna Friberg	M	48	Ledamot	Ja
Patrick Gladh	S	25	Ledamot	Nej
Pär Gustafsson	L	40	Ledamot	Ja
Sofie Gyllenwaldt	M	47	Ledamot	Ja
Naod Habtemichael	C	80	Ledamot	Ja
Anna Karin Hammarstrand	D	60	Ledamot	Ja
Bengt-Åke Harrysson	D	42	Ledamot	Ja
Ann-Sofie Hermansson	S	5	Ledamot	Nej
Shadiye Heydari	S	27	Ledamot	Nej
Christer Hätting	SD	72	Ledamot	Ja
Gertrud Ingelman	V	31	Ledamot	Nej
Emmali Jansson	MP	55	Ledamot	Nej
Marina Johansson	S	6	Ledamot	Nej
Axel Josefson	M	19	Ledamot	Ja
Shahbaz Khan	S	9	Ledamot	Nej
Agneta Kjaerbeck	SD	73	Ledamot	Ja
Hanna Klang	V	53	Ledamot	Nej
Lena Landén Ohlsson	S	29	Ledamot	Nej
David Lega	KD	67	Ledamot	Ja
Susanne Ligander Sillberg	S	30	Ledamot	Nej



Karin Lindberg	D	41	Ledamot	Ja
Hampus Magnusson	M	20	Ledamot	Ja
Nina Miskovsky	M	50	Ledamot	Ja
Ali Moeeni	S	10	Ledamot	Nej
Henrik Munck	D	62	Ledamot	Ja
Sabina Music	C	79	Ledamot	Ja
Martin Nilsson	MP	65	Ledamot	Nej
Erik Norén	V	52	Ledamot	Nej
Helene Odenjung	L	14	Ledamot	Ja
Toni Orsulic	M	1	1:e v Ordf	Nej
Bosse Parbring	MP	66	Ledamot	Nej
Karin Pleijel	MP	56	Ledamot	Nej
Admir Ramadanovic	S	13	Ledamot	Nej
Jonas Ransgård	M	22	Ledamot	Ja
Anneli Rhedin	M	49	Ledamot	Ja
Karl Robbjens	SD	74	Ledamot	Ja
Reger Shafik	S	26	Ersättare	Nej
Iréne Sjöberg-Lundin	D	70	Ledamot	Ja
Yvonne Stafrén	SD	78	Ersättare	Ja
Teysir Subhi	FI	64	Ledamot	Nej
Anders Sundberg	M	17	Ledamot	Ja
Anders Svensson	M	46	Ledamot	Ja
Stina Svensson	FI	63	Ledamot	Nej



Pernilla Taxén Börjesson	SD	75	Ledamot	Ja
Kristina Tharing	M	21	Ledamot	Ja
Björn Tidland	SD	77	Ledamot	Ja
Viktoria Tryggvadottir	S	28	Ledamot	Nej
Derya Tumayer	MP	1	Ersättare	Nej
Mattias Tykesson	M	18	Ledamot	Ja
Frida Tånghag	V	51	Ledamot	Nej
Åse Victorin	D	43	Ledamot	Ja
Mariya Voyvodova	S	7	Ledamot	Nej
Mikael Wallgren	V	32	Ledamot	Nej
Martin Wannholt	D	57	Ledamot	Ja
Camilla Widman	S	24	Ledamot	Nej
Roshan Yigit	S	23	Ledamot	Nej
Johan Zandin	V	35	Ledamot	Nej
Jahja Zeqiraj	D	3	Ledamot	Nej
Veronica Öjeskär	D	45	Ledamot	Ja
Per Anders Örtendahl	D	61	Ersättare	Ja



§ 147

Information om Rapport och underlag för klimatväxling

Beslut

Miljö- och klimatnämnden antecknar informationen till protokollet.

Handlingar

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2019-08-15 med bilaga.

Dag för justering

2019-08-30

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Alander

Ordförande

Emmyly Bönfors (C)

Justerande

Helena Norin (MP)

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla 2019-08-30.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2019-08-15

Diarienummer 2018-19234

Handläggare

Mathilda Edlund

Telefon: 031-368 37 27

E-post: mathilda.edlund@miljo.goteborg.se

Information om Rapport och underlag för klimatväxling

Förslag till beslut

Miljö- och klimatnämnden antecknar informationen till protokollet.

Sammanfattning

November 2018 gav kommunfullmäktige stadsledningskontoret i uppdrag att följa upp resepolicyen, och att i samverkan med trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden se över utformning och storlek på stadens klimatkompensationssystem. Januari 2019 informerades miljö- och klimatnämnden om detta uppdrag och om hur miljöförvaltningens bidrag till uppdraget skulle se ut.

Med detta ärende vill förvaltningen slutrapportera resultatet av detta arbete innan det lämnas till kommunstyrelsen i början av hösten. Arbetet har resulterat i åtta förslag till framtida utformning av klimatkompensationssystemet, plus några ytterligare slutsatser som kan beaktas i fortsatta arbetet.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningens bidrag till uppdraget har bestått av tid och kunskap. Detta har lagt inom befintlig ram och varit med i verksamhetsplaneringen för 2019.

Barnperspektivet

Miljöförvaltningens inspel till uppdraget grundar sig på det klimatstrategiska programmet. Genomförandet av programmen gynnar dagens vuxna men framförallt kommande generationer.

Mångfaldsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Uppdraget utgår från åtgärder kopplade till det lokala klimatmålet Begränsad klimatpåverkan. Effektiviteten kan öka för den klimatkompensation som staden gör och till vilken grad detta kommer ske beror på politiska beslut.

Omvärldsperspektivet

Miljöförvaltningens bidrag till uppdraget baserades bland annat på en omvärldsbevakning med fokus på hur andra kommuner i Sverige arbetar med klimatkompensation för resor. Jämförelse med de som kommit längre eller testat mer effektiva system gjorde att Göteborgs Stad kunde ta det som är mest lämpligt för våra förutsättningar och samtidigt behålla ambitionen om att vara en progressiv miljöstad.

Bilaga

1. Rapport och underlag för klimaväxling

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 22 november 2018 § 27, 1326/18

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljönämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser.

2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att se över hur väl stadens resepolicy följs, i syfte att stärka efterlevnaden och att redovisa för kommunstyrelsen i april 2019.

Staden arbetar sedan 2009 med klimatkompensation för tjänsteresor. Idag kompenserar stadens förvaltningar och bolag med 1,50 kr per kg CO₂ från tjänsteresor med flyg, stadens bilar, bilpool, taxi och resor med egen bil i tjänsten. Resor med kollektivtrafik, utsläpp från arbetsmaskiner och godsleveranser omfattas inte. Av stadens resepolicy framgår att förvaltningar och bolag ska avstå från korta flygresor (med slutdestination under 50 mil).

Förslag till utvecklad utformning

Utifrån en analys av juridiska förutsättningar, erfarenheter av dagens system, synpunkter från förvaltningar och bolag inom staden och exempel från andra kommuner och regioner ger arbetsgruppen följande förslag till framtida utformning av klimatkompensationssystemet, och som beskrivs ytterligare i rapporten.

- Ansvarsfördelningen bör även i fortsättningen vara den samma som idag.
- Varje förvaltning och bolag ansvarar även fortsättningsvis för, att utifrån sin specifika verksamhet, välja den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.
- Staden bör byta namn på sin modell från klimatkompensation till klimatväxling.
- Det bör även fortsättningsvis finnas en tydlig koppling mellan resepolicy och klimatväxlingen.
- Det är inte juridiskt möjligt för staden att klimatväxla utanför den egna kommunen.
- Avgränsningen för vilka kompensationsåtgärder som pengarna får användas till utvidgas till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället.
- Nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på 1,5 kronor per kg koldioxid.
- Ett krontalspåslag för korta flygresor införs.

Utöver detta förslag på ny utformning har arbetsgruppen under arbetets gång också dragit några ytterligare slutsatser som kan beaktas i fortsatt arbete, till exempel att det är viktigt med stöd till verksamheterna och att det är viktigt med uppföljning och återrapportering till styrande politiska nivåer.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att vår del i uppdraget är slutförd. Miljöförvaltningen har tillsammans med trafikkontoret deltagit i en arbetsgrupp ledd av stadsledningskontoret som har undersökt möjlig utveckling av det stadeninterna klimatkompensationssystemet

för att öka utsläppsreduktionen per krona. Bifogad rapport beskriver tillvägagångssätt och resultat. Stadsledningskontoret kommer att redovisa uppdraget till Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige i början av hösten.

Anna Ledin
Direktör

Henriette Söderberg
Avdelningschef



Information om uppdrag om översyn mm av systemet med klimatkompensation

§ 312, 3066/19

Beslut

Skriftlig information antecknas till protokollet.

Handling

Trafikkontorets skriftliga information från 2019-06-12

Protokollsanteckningar

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) anmäler att de inkommer med en protokollsanteckning (protokollsbilaga 1, § 312)

Dag för justering

2019-09-12

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Karin Pleijel (MP)

Trafiknämnden

Protokollsanteckning från Miljöpartiet och Vänsterpartiet 2019-08-29
Ärende 40. Information om Rapport och underlag för klimatväxling.

Det är bra att vi fått en lägesbild av arbetet med klimatväxlingen. Den visar dock att det finns en hel del förbättringsområden och behov av att skärpa modellen så att den skapar skarpa incitament att välja hållbara alternativ. Informationen till stadens förvaltningar och bolag, återrapporteringen och att utvecklingen mot ett fossilfritt Göteborg går tyvärr alldeles för långsamt.

MP och V återkommer med ett yrkande i frågan.

TN-information

Sammanträdesdatum

2019-08-29

Utfärdat 2019-06-12

Diarienummer 3066/19

Samhälle

Malin Östblom

Telefon: 031-368 23 43

E-post: malin.ostblom@trafikkontoret.goteborg.se

Information om Rapport och underlag för klimatväxling

Översyn av det stadeninterna klimatväxlingssystemet

Staden arbetar sedan 2009 med klimatkompensation för tjänsteresor. Idag kompenserar stadens förvaltningar och bolag med 1,50 kr per kg CO₂ från tjänsteresor med flyg, stadens bilar, bilpool, taxi och resor med egen bil i tjänsten. Resor med kollektivtrafik, utsläpp från arbetsmaskiner och godsleveranser omfattas inte. Av stadens resepolicy framgår att förvaltningar och bolag ska avstå från korta flygresor (med slutdestination under 50 mil).

Trafikkontoret förser årligen förvaltningar och bolag med uppgifter om resor och drivmedel samt beräknar klimatpåverkan. Förvaltningar och bolag avsätter kostnaden för klimatkompensationen från föregående år i nästkommande års budget för åtgärder som ska minska utsläpp från resandet. Uppföljning av klimatkompensationen och genomförda åtgärder görs i en rapport till trafikkontoret.

Kommunfullmäktige beslutade den 22 november 2018 § 27, 1326/18 följande:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljönämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att se över hur väl stadens resepolicy följs, i syfte att stärka efterlevnaden och att redovisa för kommunstyrelsen i april 2019.

Trafikkontoret har tillsammans med miljöförvaltningen deltagit i en arbetsgrupp ledd av stadsledningskontoret som har undersökt möjlig utveckling av det stadeninterna klimatkompensationssystemet för att öka utsläppsreduktionen per krona. Resultatet redovisas i rapporten Underlag klimatväxling, som bilägges denna informationen. Stadsledningskontoret kommer att redovisa uppdraget till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i början av hösten.

Förslag till utvecklad utformning

Utifrån en analys av juridiska förutsättningar, erfarenheter av dagens system, synpunkter från förvaltningar och bolag inom staden och exempel från andra kommuner och regioner ger arbetsgruppen följande förslag till framtida utformning av klimatkompensationssystemet, och som beskrivs ytterligare i rapporten.

- Ansvarsfördelningen bör även i fortsättningen vara den samma som idag.
- Staden bör byta namn på sin modell från klimatkompensation till klimatväxling.
- Det bör även fortsättningsvis finnas en tydlig koppling mellan resepolitik och klimatväxlingen.
- Det är inte juridiskt möjligt för staden att klimatväxla utanför den egna kommunen.
- Nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på 1,5 kronor per kg koldioxid.
- Ett krontalspåslag för korta flygresor införs.
- Avgränsningen för vilka kompensationsåtgärder som pengarna får användas till utvidgas till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället.
- Varje förvaltning och bolag ansvarar även fortsättningsvis för, att utifrån sin specifika verksamhet, välja den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.

Utöver detta förslag på ny utformning har arbetsgruppen under arbetets gång också dragit några ytterligare slutsatser som kan beaktas i fortsatt arbete, till exempel att det är viktigt med stöd till verksamheterna och att det är viktigt med uppföljning och återrapportering till styrande politiska nivå.

Jenny Adler

Avdelningschef Samhälle

Bilaga: Rapport och underlag för klimatväxling från Stadsledningskontoret



Rapport och underlag för klimatväxling

2019-06-12

Innehåll

1	Underlag klimatväxling	3
1.1	Summering	3
1.2	Uppdrag	4
1.3	Tolkning och avgränsning av uppdraget	4
1.4	Bakgrund	4
2	Utvärdering av nuvarande system för klimatkompensation	6
2.1	Utsläppsstatistik och rapportering	6
2.2	Enkät till bolag och förvaltningar	8
2.3	Erfarenheter av hur väl stadens resepolicy följs	8
3	Juridiska förutsättningar	9
4	Erfarenheter från andra kommuner och regioner	9
4.1	Andra kommuner	9
4.2	Regioner	10
4.2.1	Västra Götalandsregionen	10
4.2.2	Västernorrland	11
5	Kostnadsnivå på utsläpp	11
5.1	Alternativ för klimatväxling	12
5.1.1	Möjligheten att kompensera utanför den egna kommunen	12
5.1.2	Alternativ för klimatväxling inom Göteborg	12
5.2	För- och nackdelar med olika system	14
6	Förslag till kommande modell för klimatväxling	15
6.1	Möjligheten att kompensera utanför den egna kommunen	16
6.2	Nivå på klimatväxling	16
6.3	Utformning av modell för klimatväxling och godkända åtgärder	16
6.4	Övriga slutsatser från utredningen	17

1 Underlag klimatväxling

1.1 Summering

Kommunfullmäktige beslutade den 22 november 2018 § 27, att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljö- och klimatnämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser. Kommunstyrelsen fick också i uppdrag att se över hur väl stadens resepolicy följs, i syfte att stärka efterlevnaden och att redovisa för kommunstyrelsen i april 2019. Denna rapport omfattar den första delen av uppdraget.

Rapporten är framtagen av en arbetsgrupp med representanter från stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret.

Staden har sedan 2009 beslut om att arbeta med klimatkompensation för resor. Idag kompenserar stadens förvaltningar och bolag med 1,50 kr per kg CO₂ från tjänsteresor med flyg, stadens bilar, bilpool, taxi och resor med egen bil i tjänsten. Resor med kollektivtrafik, utsläpp från arbetsmaskiner och godsleveranser omfattas inte. Av stadens resepolicy framgår det att förvaltningar och bolag ska avstå från korta flygresor med slutdestination under 50 mil.

Utifrån en analys av juridiska förutsättningar, erfarenheter av dagens system, synpunkter från förvaltningar och bolag inom staden och exempel från andra kommuner och regioner har arbetsgruppen kommit fram till nedanstående åtta slutsatser på förslag på ny utformning som utvecklas i kommande avsnitt.

- Ansvarsfördelningen bör även i fortsättningen vara samma som idag.
- Staden bör byta namn på sin modell från klimatkompensation till klimatväxling.
- Viktigt att även i fortsättningen ha en tydlig koppling mellan stadens resepolicy och klimatväxlingen.
- Staden kan inte klimatväxla utanför den egna kommunen.
- Nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på 1,5 kronor per kg koldioxid.
- Ett krontalspåslag för korta flygresor införs.
- En viss vidgning av möjliga åtgärder till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället.
- Varje förvaltning och bolag ansvarar för att utifrån sin specifika verksamhet välja den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.

Utöver detta förslag på ny utformning har arbetsgruppen under arbetets gång också dragit några ytterligare slutsatser som kan beaktas i fortsatt arbete, till exempel att det är viktigt med stöd till verksamheterna och att uppföljning och återrapportering till den styrande politiska nivån är viktig.

1.2 Uppdrag

Kommunfullmäktige beslutade den 22 november 2018 § 27, Dnr 1326/18, följande:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med trafiknämnden och miljönämnden se över storlek och utformning av det stadeninterna klimatkompensationssystemet i syfte att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att se över hur väl stadens resepolicy följs, i syfte att stärka efterlevnaden och att redovisa för kommunstyrelsen i april 2019.

1.3 Tolkning och avgränsning av uppdraget

Kopplingen mellan resepolicy och klimatkompensationen har varit en viktig utgångspunkt utifrån hur arbetsgruppen tolkat uppdraget. I uppdraget ingår också att undersöka möjligheten att kompensera utanför de gränser som finns i dagens system. Den juridiska bedömningen, som redovisas längre fram i rapporten, visar att staden inte kan klimatkompensera i andra delar av Sverige eller utomlands.

När det gäller själva begreppet ”klimatkompensation” kan det leda tankarna till att utsläppen kompenseras i bemärkelsen försvinner, vilket ju inte sker. Därför används numera allt oftare begreppet ”klimatväxling” som tydligare uttrycker vad det handlar om, att växla från utsläpp i en aktivitet till minskning av utsläpp i en annan. Arbetsgruppen har därför valt att föreslå att Göteborg ska följa samma linje som flera andra kommuner slagit in på och ha ett system för klimatväxling, inte kompensation. I konsekvens med detta används också ordet klimatväxling i fortsättningen i de delar som syftar på framtiden och inte ordet klimatkompensation.

Rapporten underlag för klimatväxling är framtagen av en arbetsgrupp under ledning av stadsledningskontoret och med representation från miljöförvaltningen och trafikkontoret.

1.4 Bakgrund

Tidigare beslut i kommunfullmäktige och trafiknämnden

Staden har sedan 2009 beslutat om att arbeta med klimatkompensation för resor. Beslutet i kommunfullmäktige den 11 juni handling 85 var ett resultat av en motion av Kristina Bergman Alme (fp) om att utreda hur Göteborgs Stad kan implementera klimatkompensation i resepolicy där samtliga partier i kommunstyrelsen ställt sig bakom motionen med hänvisning till trafiknämndens förslag till beslut och att de ovan nämnda synpunkterna arbetas in i ett system för klimatkompensation i Göteborg stads resepolicy.

Av trafiknämndens beslut framgår bland annat att nämnden anser att Göteborgs Stad ska använda en kommunintern klimatkompensation för tjänsteresor med flyg och bil. För flygresorna föreslås klimatkostnaderna gå till ett kommuncentralt klimatkonto. Alla förvaltningar och bolag kan därefter söka bidrag ur klimatkontot för att finansiera angelägna klimatåtgärder kopplat till personalens resor. För bilresorna går klimatkostnaderna inte till det centrala klimatkontot, utan öronmärks direkt till klimatinvesteringar i den egna verksamheten. Systemet beräknas inledningsvis omsätta ca 10 mkr/år.

Av beslutet i kommunfullmäktige 2009 framgår det att klimatkostnaderna för flygresor ska gå till ett kommuncentralt klimatkonto. Vid trafiknämndens sammanträde den 15 mars 2010 § 52 framkom det att under arbetets gång visade det sig att rättsläget är oklart gällande överföring av medel från bolag i en kommun till någon form av centralt konto. Därför blev nämndens beslut att klimatkompenseringspengar för flygresor inom Göteborgs Stad ska hanteras internt inom respektive bolag och förvaltning.

Utredningen Fossilfritt Göteborg – vad krävs

Utredningen Fossilfritt Göteborg – vad krävs, redovisades i kommunfullmäktige den 28 mars 2019 §18. Vid sammanträdet beslutades det att miljö- och klimatnämndens uppdrag som gavs i budget 2017, att genomföra en utredning av vilka lokala åtgärder som krävs för att Göteborg ska kunna bli fossilfritt inom ramen för 1,5-gradersmålet, förklaras fullgjort. Vidare beslutades det att miljö- och klimatnämnden får i uppdrag att revidera Göteborgs klimatstrategiska program utifrån målet om 1,5-graders uppvärmning i samband med revidering av miljöprogrammet. Revideringen ska inkludera att Göteborgs Stad ska ha lokala transporter som är fossilfria 2030, och att hela Göteborgs Stads fordonsflotta är fossilfri senast 2023. Samtidigt gavs kommunstyrelsen i uppdrag att inrätta en särskild politisk arbetsgrupp som ska ha det övergripande ansvaret att bereda och i bred enighet föreslå prioriteringar och åtgärder till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för att staden skyndsamt ska komma ner till de utsläppsnivåer som krävs för att nå 1,5-gradersmålet. Arbetsgruppen ska bestå av sex representanter som utses av partigrupperna i kommunstyrelsens arbetsutskott.

Bland de åtgärder som identifieras i rapporten finns några med direkt koppling till frågan om systemet för klimatkompensation:

- Skärpa stadens egen resepolicy avseende flygresor och öka andelen resfria möten i nationella och internationella samarbeten.
- Utveckla stadens klimatkompensation för tjänsteresor, samt att utreda alternativ användning av medlen som klimatväxlingssystemet genererar för att maximera climateffekten.

Miljöprogrammets handlingsplan

Kommunfullmäktige beslutade 31 januari 2019 §14 om att anteckna att uppdraget med att revidera handlingsplan för miljöprogrammet som fullgjort. Bland åtgärderna finns även här koppling till systemet med klimatkompensation. Åtgärden lyder:

- Vidareutveckla stadens klimatkompensation

I handlingsplanen finns också åtgärden:

- Utse miljösamordnare på alla förvaltningar och bolag.

2 Utvärdering av nuvarande system för klimatkompensation

2.1 Utsläppsstatistik och rapportering

Idag kompenserar stadens förvaltningar och bolag med 1,50 kr per kg CO₂ från tjänsteresor med flyg, stadens bilar, bilpool, taxi och resor med egen bil i tjänsten. Resor med kollektivtrafik, utsläpp från arbetsmaskiner och godsleveranser omfattas inte. Trafikkontoret sammanställer varje år uppgifter om resor och drivmedel för respektive förvaltning och bolag och beräknar klimatpåverkan med hjälp av schabloner för utsläpp per kilometer eller liter drivmedel. Utsläppen summeras som koldioxidekvivalenter, vilket innebär att klimateffekten av olika växthusgaser summeras till koldioxid. Koldioxidvärdet räknas om till en klimatkostnad genom att multiplicera 1 kg koldioxid med 1,50 kr.

Sammanställningarna med uppgifter om det gångna årets klimatkostnad skickas ut till stadens förvaltningar och bolag på våren följande år. Förvaltningen/bolaget kontrollerar att underlaget är rätt. Ett fåtal förvaltningar och bolag behöver justera uppgifterna då drivmedel till rena godstransporter eller arbetsmaskiner kan finnas med i underlaget, och dessa ej behöver klimatkompenseras. Bolagen behöver också komplettera med uppgifter om resor med privat bil i tjänsten. Förvaltningar och bolag avsätter kostnaden för klimatkompensationen från föregående år i nästkommande års budget för åtgärder som ska minska utsläpp från resandet.

Tidslinjen för klimatkompensationen ser ut enligt nedan:



Rapportering av genomförda åtgärder under 2017 skedde 2018, vilka i sin tur bygger på kompensation av utsläppen från 2015 års resor.

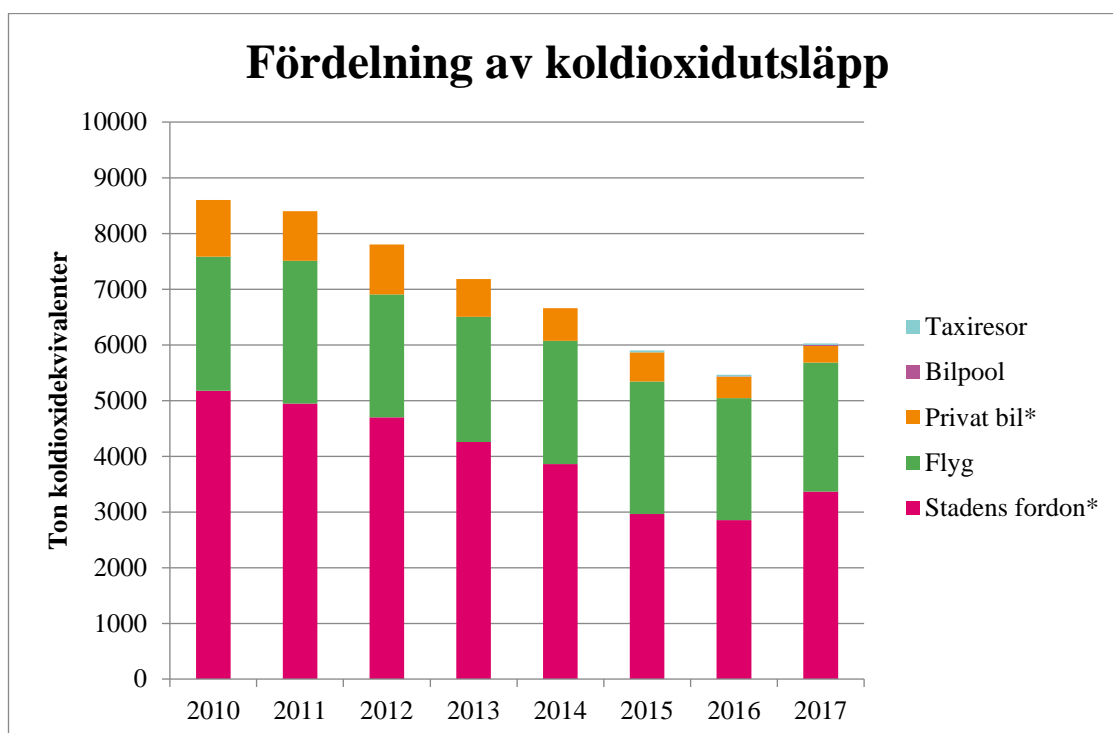
Trafiknämnden är ansvarig för uppföljning av klimatkompensation gentemot nämnder och styrelser. Trafikkontorets uppföljning av klimatkompensation skedde fram till 2016 via stadsledningskontorets uppföljningsmall men från och med 2018 sker redovisning i en separat uppföljningsrapport till trafikkontoret.

Rapporteringen består av en kort sammanställning över beräknade kostnader för klimatkompensation, vilka klimatförbättrande åtgärder som har genomförts och som planeras samt antalet genomförda flygresor kortare än 50 mil.

Från trafikkontorets senaste utvärdering (resor under 2017 och tidigare) av stadens klimatkompensation framgår bland annat:

- Användningen av fossila bränslen i egen fordonsflotta ökar. Framför allt beror detta på brist på gasfordon (större lätta lastbilar och minibussar) vilket inte är något staden kan påverka. En annan anledning är att beställarna, trots ökad tillgång till eldrivna personbilar, på senare år väljer elhybridbilar (som mer är att jämföra med bränslesnåla bensinbilar).
- Utsläppen från flygresorna minskade lite de första åren men har sedan legat på samma nivå eller ökat lite.
- Resor med privat bil i tjänsten har minskat konstant och den del som nu finns kvar är sannolikt svår att minska ytterligare i någon större omfattning, då det inte finns några rimliga alternativ för dem. Det finns exempelvis ett antal perifert belägna verksamheter där inte kollektivtrafik eller cykel är praktiskt rimliga alternativ, och där det saknas tillräckligt underlag för poolfordon.
- Kvaliteten på rapporteringen från verksamheterna skiljer sig mycket åt och det finns ett behov av tydligare krav på innehåll.
- Det finns ett behov av tydlighet kring vilka åtgärder som klimatkompensationen kan användas till. För de åtgärder där det är möjligt att kvantifiera utsläppsminskningar bör det göras.
- Vissa verksamheter saknar lämpliga åtgärder att genomföra.

Koldioxidutsläppen fördelar sig enligt följande mellan olika färdslag:



Som en särskild del av uppföljningen finns nedanstående uppgifter om korta flygresor (enkelresor, med en slutdestination under 50 mil), det vill säga sådana som enligt resepolicyn inte ska ske. 93 procent av de korta flygresorna 2017 var till Stockholm.

Antal korta flygresor (enkelresor)			
	2015	2016	2017
Stadsdelsförvaltningar	153	117	111
Fackförvaltningar	82	96	122
Bolag	342	210	232
Summa:	577	423	465

2.2 Enkät till bolag och förvaltningar

För att få en bättre bild av hur stadens verksamheter ser på vårt nuvarande system har arbetsgruppen gjort en enkät i det nätverk för klimatkompensationen som trafikkontoret har. 52 förvaltningar och bolag som valt att ingå i nätverket fick enkäten och 18 svarade. Högst svarsfrekvens stod bolagen för medan endast två stadsdelsförvaltningar svarade. Enkäten innehöll fyra frågor. De var:

- Vilka åtgärder har ni gjort inom er verksamhet som haft bäst/störst effekt på utsläppen av koldioxid från resor?
- Vilka åtgärder har ni gjort som haft bäst/störst effekt på behovet av att resa?
- Har ni gjort beräkningar eller uppskattningar av klimateffekten av någon/några genomförda åtgärder? Om ja, beskriv åtgärden och effekten, samt hur detta har beräknats/uppskattats.
- Utifrån era erfarenheter, vad vill ni skicka med om systemet ska utvecklas?

Flera av de svarande anger att de åtgärder som gett störst effekt på koldioxidutsläppen är val av fordon och bränsle. Övergång till elfordon har medfört minskad drivmedelsåtgång. Kollektivtrafikkort till alla finns med, likaså satsningar på cykelpool, elcykel och laddstolpar. Bland åtgärder som haft störst effekt på behovet av att resa nämns resfria möten, användning av Skype och en ökad medvetenhet. Det finns mycket få exempel på beräkningar av effekter, oftast saknas det helt.

När det gäller erfarenheter kopplade till förslag på utveckling upplever många att systemet idag är krångligt att tillämpa beroende på att formerna för rapportering ändrats flera gånger. Man framhåller också behovet av mer kommunikation kring systemet. Flera efterlyser också ett paket med förslag på möjliga, lämpliga åtgärder.

Vidare finns funderingar kring om klimatväxlingssystemet kan utvecklas till att omfatta hela verksamheternas totala klimatutsläpp istället för att bara behandla utsläpp från tjänsteresor.

2.3 Erfarenheter av hur väl stadens resepolicy följs

En del av uppdraget från kommunfullmäktige i november 2018 var att se över hur väl stadens resepolicy följs. Den delen av uppdraget har redovisats i ett separat ärende till kommunstyrelsen den 8 maj 2019. I samband med redovisningen gav kommunstyrelsen i uppdrag till stadsledningskontoret att återkomma med förslag på åtgärder som kan göra det enklare för stadens medarbetare att följa resepolicy, att ta fram metoder/rutiner för att

kontinuerligt följa upp efterlevnaden av resepolicyen inom det ordinarie uppföljningssystemet utan att belasta verksamheterna med ökad administration och att omgående påbörja arbete med de förbättringsområden som identifierats utifrån den genomförda undersökningen av hur väl stadens resepolicy följs.

3 Juridiska förutsättningar

I det beslutade uppdraget ingår ”att erhålla högre effektivitet i termer av utsläppsreduktion per krona för att nå nettonollutsläpp av klimatgaser”. I yrkandet som ligger till grund för beslutet står bland annat ”Det är dock viktigt att en sådan utvärdering tar sikte på att utreda hur klimatkompensation kan effektiviseras så att klimatpotten investeras i projekt som ger högsta möjliga verkningsgrad i termer av utsläppsreduktion per krona. I den mån det är möjligt bör sådana investeringar inte begränsas bara till Sverige där kostnaden för att reducera utsläpp generellt sett är avsevärt högre än i t.ex. utvecklingsländer.”

Sveriges kommuner och landsting (SKL) har 2008 utrett den juridiska möjligheten för en kommun eller en region att klimatkompensera utanför Sverige för resor som görs av anställda och förtroendevalda. Av utredningen framgår det att mot bakgrund av kommunallagen är det svårt att se hur klimatkompensation skulle kunna vara av allmänt intresse för en kommun. Den nya kommunallagen som trädde i kraft 1 januari 2018 ändrar inte de förutsättningarna.

Stadsledningskontoret bedömer därför att det inte är juridiskt möjligt för en kommun att klimatkompensera för sina resor utanför den egna organisationen.

4 Erfarenheter från andra kommuner och regioner

4.1 Andra kommuner

Göteborg är medlem i Klimatkommunerna och har genom det nätverket bland annat fått ta del av Jönköpings, Lunds, Sollentunas, Växjö och Östersunds erfarenheter av att arbeta med klimatkompensation av tjänsteresor.

Bland de kommuner som svarat finns både modellen att samla förvaltningarnas klimatväxling i en kommunpott (bolag ingår inte) och ett sådant upplägg som Göteborg haft, där varje nämnd och styrelse klimatkompenserar inom sin verksamhet. De åtgärder klimatväxlingspengarna används till behöver i flera av kommunerna inte vara kopplade till resor eller transporter utan kan handla om till exempel solceller eller utbildning i vegetarisk matlagning för måltidspersonal. Många av kommunerna beräknar bara utsläpp från flygresor och resor med egen bil i tjänst, medan Göteborgs klimatkompensation även omfattar utsläpp från stadens fordon samt resor med bilpool och taxi. Några av kommunerna beräknar inte heller sin klimatväxling utifrån resornas faktiska koldioxidutsläpp, utan klimatkostnaden är ett fast påslag på biljettkostnaden (t ex 50 procent av biljettpriset) eller en fast kostnad för typ av resa (t ex 400 kr för inrikes flygresor, 800 kr för flygresor inom Europa).

Sollentuna skiljer sig i sin metod från andra kommuner, de har i sitt ramavtal med resebyrån att varje resa ska klimatneutraliseras. Resebyrån kompenserar utsläppen genom Gold Standard CDM (Clean Development Mechanism).¹ På fakturan från resebyrån framgår hur mycket utsläpp resan har orsakat samt hur mycket man betalar för att kompensera den. Resebyrån redovisar även årliga sammanställningar av utsläppen av CO₂ från flyg- och tågresor.

Sollentuna kommun har gjort bedömningen att genom den här konstruktionen, när kompensationen inkluderas i priset för resan, kan en kommun använda sig av CDM.

4.2 Regioner

4.2.1 Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen har gjort en utvärdering av sitt klimatväxlingsprogram. Det infördes 2016 med motivet att minska antalet tjänsteresor i privat bil och flyg inom regionens förvaltningar och bolag. Klimatväxlingsprogrammet innebär att tjänsteresor med privat bil och flyg beläggs med en avgift om 250–1000 kr per flygresa och 3 kr per mil för resa i privat bil. Förvaltningarna faktureras avgiften för sina tjänstepersoners och politikernas bil- och flygresor, och de inbetalade medlen sätts in på ett centralt klimatväxlingskonto där det ackumulerade beloppet under ett år används för åtgärder med syftet att minska regionens klimatpåverkan. Pengarna måste användas för klimatåtgärder under samma år.

I den utvärdering av programmet som gjordes 2018 finns en rad rekommendationer. Dels om att fortsätta, dels nämns en rad åtgärder som skulle kunna medverka till bättre resultat.

Rekommendationerna innebär i korthet:

- Höj avgiften för inrikes flygresor till minst samma nivå som för internationella flygresor.
- Skapa större incitament för individen att agera.
- Skapa större incitament för chefer att agera draglok.
- Utforma programmet så att även långsiktiga klimatåtgärder kan genomföras.
- Överväg att genomföra och nyttja efterfrågeundersökningar för att identifiera lämpliga klimatåtgärder.
- Koppla val av åtgärder hårdare till regionens resepolicy, med fokus på just alternativa färdmedel.
- Överväg införandet av en ”travel manager”.
- Inför ett estimat för att kunna mäta klimatnyttan.
- Överväg att utforma programmet för att möjliggöra effektmätning.
- Fokusera på elcykelpooler snarare än individuella elcyklar.

¹ Clean Development Mechanism, CDM, är ett delprojekt under Kyotoprotokollet som syftar till att låta industriländer som anslutit sig till att minska sina koldioxidutsläpp (så kallade Annex 1-länder) att investera i projekt för att minska utsläppen i utvecklingsländer.

4.2.2 Västernorrland

Region Västernorrland har infört intern klimatkompensation för tjänsteresor för att klara sitt klimatmål för tjänsteresor. Fokus har varit att minska flygresorna till och från Stockholm. Det innebär att en extra kostnad läggs på klimatbelastande resor som flyg och bilkörning med fossila drivmedel. 30 procent av kostanden för allt flyg från länet till och från Stockholm, samt anslutningsresor, tillförs klimatkontot. 4 kr per mil överförs till klimatkontot från användning av egen bil i tjänsten och tjänstebilar (undantag för konkurrensutsatt verksamhet). Pengarna används till att subventionera resor med kollektivtrafik. Sedan modellen infördes har andelen av personalens resor till Stockholm som sker med flyg minskat från 47 procent till 16 procent.

5 Kostnadsnivå på utsläpp

Av utredningen En svensk flygskatt (SOU 2016:83) framgår bland annat att det finns en stor bredd i bedömningen av kostnaden som utsläppen medför. Utredningen skriver bland annat *”Det är dock viktigt att skilja på den svenska koldioxidskatten och den ”sanna” klimatkostnaden (som är okänd), vilka inte nödvändigtvis är lika med varandra.”*

Flygskatt omfattar passagerare över två år som reser från en Svensk flygplats i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Det är flygföretaget som utför flygningen som är skattskyldigt. Utredningen bedömde att en nivå på 1,50 kr per kg koldioxid var rimlig. Vid genomförandet av flygskatten har själva beloppen som räknas fram för inrikes, EU och internationella flygresor inte rakt av beräknats utifrån 1,50 kr per kg koldioxid. Utan beloppet har kompromissats med annat flygskatten för de internationella resorna är mycket lägre än vad de beräknas till med avseende på koldioxidskatten.

Exempel på avgifter på utsläpp av koldioxid	
Kommuner (klimatväxling tjänsteresor)	
Göteborg	1,50 kr/kg koldioxid för alla reserelaterade utsläpp
Helsingborg	50% på kostnaden för flyg respektive resa med egen bil
Jönköping	1,08 kr/kg koldioxid för alla reserelaterade utsläpp
Lund	0,35 kr/kg koldioxid för alla reserelaterade utsläpp
Sollentuna	0,35 kr/kg koldioxid för alla reserelaterade utsläpp
Östersund	400 kr enkel inrikes resa, 800 kr utrikes inom Europa och 1600 kr utom Europa.
Regioner (klimatväxling tjänsteresor)	
Västra Götalandsregionen	250–1000 kr per flygresor och 3 kr/mil för resa i privat bil.

Exempel på avgifter på utsläpp av koldioxid	
Västernorrland	30% av kostnaden för flyg, 4 kr/mil för användning av bil
Andra exempel	
Beräknad kostnad i flygskatteutredningen	1,50 kr/kg koldioxid
Koldioxidskatten i Sverige	1,2 kr/kg koldioxid
Clean Development Mechanism (CDM)	0,35 kr/kg koldioxid

5.1 Alternativ för klimatväxling

5.1.1 Möjligheten att kompensera utanför den egna kommunen

Som framgår under avsnittet juridiska förutsättningar kan Göteborgs Stad inte välja att klimatkompensera utanför den egna verksamheten.

Konsultföretaget Tricorona, som specialiserat sig på klimatkompensation, beskriver (Klimatkompensationshandboken version 3) en möjlighet för kommuner att kompensera utanför den egna organisationen om man i samband med upphandling av en tjänst i den inkluderar klimatkompensation. Sollentuna kommun använder sig av detta och har med i sitt ramavtal med resebyrån att varje resa ska klimatneutraliseras. Detta inbegriper bara den typen av resor som bokas via resebyrå, medan vårt system även omfattar fordonstransporter i våra verksamheter.

I den upphandling av resebyråttjänst som nyligen genomfördes för Göteborg Stad har detta inte varit med i förfrågningsunderlaget.

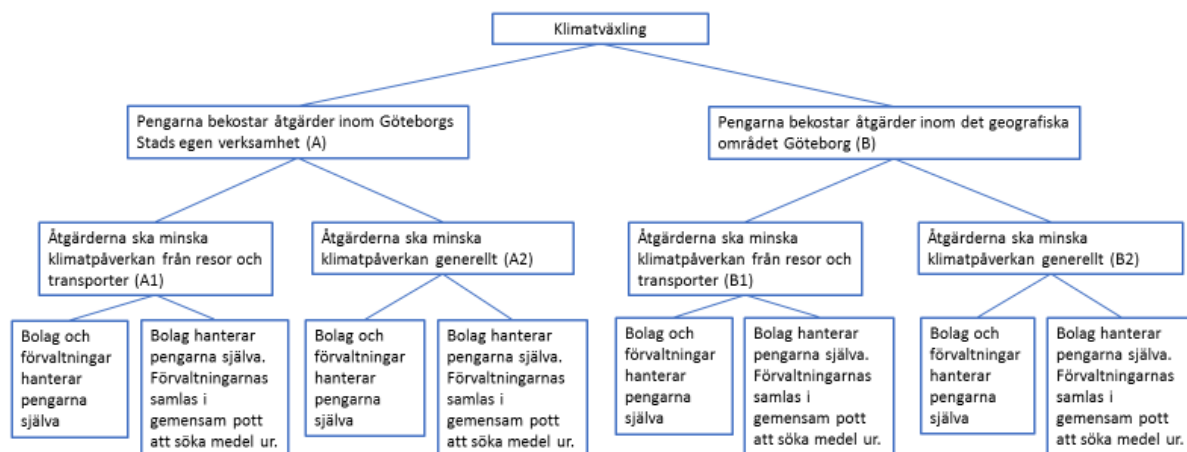
5.1.2 Alternativ för klimatväxling inom Göteborg

Ett klimatväxlingssystem kan utformas olika beroende på vad man vill uppnå med systemet. Olika utformningar kräver också olika mycket administration. Göteborgs modell, där faktiska utsläpp från samtliga tjänsteresor beräknas och klimatväxlas, innebär att alla koldioxidutsläpp från tjänsteresor värderas lika. Genom att beräkna och följa upp utsläppen kan också effekten av de åtgärder som genomförs i syfte att minska klimatpåverkan följas.

Målet med klimatväxlingen är att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor i stadens verksamheter. Vår resepolicy ska styra hur vi väljer att resa, där det ska ske en avvägning från resfria möten via gång, cykel och kollektivtrafik till bil eller möjligen flyg. För korta resor, under 50 mil, ska vi inte flyga.

Klimatväxlingen används idag för att minska klimatpåverkan från tjänsteresor, antingen genom att minska behovet av att resa eller genom att utsläppen från den totala mängden tjänsteresor får lägre klimatpåverkan. Många tjänsteresor är oundvikliga, som till exempel inom hemtjänsten och hantverkstjänster. Som huvudprincip bör vi överväga hur vi i första hand kan effektivisera eller minska resandet och att i andra hand minska klimatpåverkan från

resan genom att medvetet välja det minst klimatpåverkande färdssättet. I utredningen av förslag till utveckling av Göteborgs klimatkompensation har åtta olika utformningar valts ut och undersökts. Dessa illustreras i nedanstående bild.



Exempel på möjliga klimatväxlingsåtgärder kopplade till de olika alternativen

Pengarna bekostar åtgärder inom Göteborgs Stads egen verksamhet (A)		Pengarna bekostar åtgärder inom det geografiska området Göteborg (B)	
Åtgärderna ska minska klimatpåverkan från resor och transporter (A1)	Åtgärderna ska minska klimatpåverkan generellt (A2)	Åtgärderna ska minska klimatpåverkan från resor och transporter (B1)	Åtgärderna ska minska klimatpåverkan generellt (B2)
Exempel på åtgärder: (A1) Bilpooler Cykelpooler Kollektivtrafikkort Resfria möten Val av bättre fordon Effektivare verksamhetsresor	Exempel på åtgärder: (A1+A2) Energieffektivisering i stadens verksamheter Solceller kopplat till s verksamheter Utbildning i vegetarisk matlagning för måltidspersonal	Exempel på åtgärder: (A1+B1) Beteendepåverkande åtgärder riktade till kommuninvånarna Publik cykelförvaring av kvalitet Publika laddstolpar Vandrande skolbussar	Exempel på åtgärder: (A1+A2+B1+B2): Klimatrådgivning till kommuninvånare och företag

5.2 För- och nackdelar med olika system

Målet med dagens system är att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor i stadens verksamheter. Vår resepolicy ska styra hur vi väljer att resa, där det ska ske en avvägning från resfria möten via gång, cykel och kollektivtrafik till bil eller möjligen flyg. För kortare resor som är under 50 mil ska vi inte flyga.

Den klimatkompensation/växling som ska göras ska idag gå till området tjänsteresor. Antingen så att det minskar resevolymen eller så att utsläppen från den totala mängden tjänsteresor får lägre klimatpåverkan. Många tjänsteresor är oundvikliga, som till exempel inom hemtjänsten och hantverkstjänster. Som huvudprincip bör vi överväga hur vi i första hand kan effektivisera eller minska resandet och att i andra hand minska klimatpåverkan från resan genom att medvetet välja det minst klimatpåverkande färd sättet.

Arbetsgruppen bedömer att de åtgärder klimatväxlingsmedlen ska användas till även i fortsättningen ska syfta till att minska klimatpåverkan från resande och transporter.

Genom att samla alla klimatväxlingspengar i en gemensam pott, som sedan förvaltningar och bolag kan söka medel ur för att genomföra åtgärder, kan det vara lättare att styra så att medlen används till de åtgärder som antas/beräknas ge störst klimateffekt. Av skattetekniska skäl kan inte bolagen ingå i en kommungemensam klimatväxlingspott. Att skapa en gemensam pott för bara förvaltningarna och låta bolagen hantera sin klimatväxling inom bolaget, bedömer arbetsgruppen skulle innebära en alltför omfattande administration i relation till de summor som generas.

I dagens klimatkompenstationssystem ska pengarna systemet genererar användas till att minska klimatpåverkan från verksamheternas tjänsteresor. Ett annat alternativ, som finns i flera andra städer, är att pengarna kan användas till alla åtgärder som minskar klimatpåverkan. Åtgärderna behöver alltså inte vara kopplade till resor och transporter, utan kan handla om att installera solceller eller att minska klimatpåverkan från mat eller material. Fördelen med ett sådant system skulle kunna vara att förvaltningar och bolag fick en större palett av åtgärder att välja emellan. Nackdelen med ett sådant system är att man förlorar kopplingen till att de åtgärder som genomförs med klimatväxlingspengarna syftar till att minska utsläppen från transporter som klimatväxlingen bygger på. Om man gör åtgärder som minskar klimatpåverkan från våra tjänsteresor så minskar också det belopp som vi behöver klimatväxla nästa år.

Några förvaltningar och bolag upplever att det för dem finns begränsat med effektiva åtgärder kvar att återinvestera klimatmedlen i kopplat till tjänsteresor. För att möjliggöra fler effektiva åtgärder, men ändå ha kvar kopplingen till området resor och transporter, skulle åtgärdsområdet kunna utvidgas till att även omfatta åtgärder, kopplade till varje organisations uppdrag, som ger minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället. Det skulle kunna vara att jobba med beteendepåverkande insatser riktade mot kommuninvånarna, att installera publika laddstolpar, att jobba med vandrande skolbussar för förskoleförvaltningen eller att bygga cykelställ vid offentliga lokaler. För- och nackdelar med ett utvidgat system beskrivs i tabellen nedan:

	Fördelar	Nackdelar
Dagens system (A1)	<p>Styr och stimulerar mot att stadens eget klimatavtryck från resande ska minska.</p> <p>Enklare att kommunicera tydligt kring, klimatpengar från organisationens resor ska investeras för att minska klimatpåverkan från den egna organisationen.</p>	<p>Begränsat med åtgärder.</p> <p>Osäkerhet kring om de aktuella åtgärderna är de mest effektiva för att minska klimatpåverkan.</p>
Ett breddat system (B1)	<p>Ökar utbudet av möjliga effektiva åtgärder – spelar ingen roll ur klimatsynpunkt från vem klimatutsläppen från resor minskar.</p> <p>Kan stimulera alla stadens förvaltningar och bolag att utifrån sin verksamhet bidra till hållbart resande i staden. (Exempelvis cykelställ på skolor och laddstolpar i parkeringshus)</p>	<p>Minskat fokus på att minska stadens eget klimatavtryck (från den egna verksamheten).</p>

6 Förslag till kommande modell för klimatväxling

Utifrån en analys av juridiska förutsättningar, erfarenheter av dagens system, synpunkter från förvaltningar och bolag inom staden och exempel från andra kommuner och regioner har arbetsgruppen kommit fram till nedanstående åtta slutsatser på utformning som utvecklas i kommande avsnitt.

- Ansvarsfördelningen bör även i fortsättningen vara den samma som idag.
- Staden bör byta namn på sin modell från klimatkompensation till klimatväxling.
- Viktigt att även i fortsättningen har en tydlig koppling mellan stadens resepolicy och klimatväxlingen.
- Staden kan inte klimatväxla utanför den egna kommunen.
- Nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på 1,5 kronor per kg koldioxid.
- Ett krontalspåslag för korta flygresor införs.
- En viss vidgning av möjliga åtgärder, till att även omfatta åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället.
- Varje förvaltning och bolag ansvarar för att utifrån sin specifika verksamhet välja den eller de åtgärder som ger god koppling mellan utgift och klimatnytta.

Utöver detta förslag på ny utformning har arbetsgruppen under arbetets gång också dragit några ytterligare slutsatser som kan beaktas i fortsatt arbete, till exempel att det är viktigt med stöd till verksamheterna samt att det är viktigt med uppföljning och återrapportering till den styrande politiska nivån.

6.1 Möjligheten att kompensera utanför den egna kommunen

Som framgår under avsnittet juridiska förutsättningar kan Göteborgs Stad inte välja att klimatkompensera utanför vår egen verksamhet.

6.2 Nivå på klimatväxling

Liksom tidigare ska kostnaden beräknas utifrån klimatbelastningen. Kostnaden för stadens verksamheter utifrån underlagen för 2017 var för bolagen 1 600 - 420 000 kronor (medelvärde 118 000 kronor), för fackförvaltningar 500 - 571 000 kronor (medelvärde 163 000 kronor) och för stadsdelsförvaltningarna 74 000 - 481 000 kronor (medelvärde 309 000 kronor).

Arbetsgruppen bedömer att nivån på klimatkostnaden bör ligga kvar på nuvarande 1,50 kr per kg koldioxid framöver. Enligt stadens resepolicy ska flyg inte väljas för resor kortare än 50 mil. Av de 465 korta flygresor som staden trots detta gjorde under 2017 gick 93 procent till Stockholm. Därför föreslår arbetsgruppen att utöver kostnaden på 1,50 kr per kg så införs ett krontalspåslag på 500 kronor för varje enkelresa med flyg som är kortare än 50 mil. Som jämförelse är den statliga flygskatten från 2019 (enligt uppgift på Skatteverkets webbplats) som betalas av operatören 61 kronor för flyg inom Sverige.

6.3 Utformning av modell för klimatväxling och godkända åtgärder

Arbetsgruppen bedömer också att vi även framöver ska ha kvar den lokala kopplingen och att det inte ska införas en gemensam pott i kommunen. Dels kan inte bolagen ingå i den av skattetekniska skäl, dels skulle den lokala kopplingen mellan utsläpp och åtgärder missas. Arbetsgruppens bedömning är att en gemensam pott för endast förvaltningarna skulle innebära en alltför omfattande administration i relation till de summor som generas.

Arbetsgruppen bedömer vidare att det är viktigt att även i fortsättningen ha kopplingen till rese- och transportsektorn. Då blir kopplingen mellan stadens resepolicy och klimatväxling tydlig. För att möjliggöra effektiva åtgärder för de förvaltningar och bolag som redan kommit långt i sitt arbete med tjänsteresor föreslår arbetsgruppen en utvidgning av åtgärdsområdet till att även omfatta åtgärder, kopplat till förvaltningen/bolagets verksamhet och som leder till minskad klimatpåverkan från resor och transporter i göteborgssamhället. Detta motsvarar förslag B1 i beskrivningen av möjliga utformningar av klimatväxlingssystem tidigare i rapporten. Prioriteringen bör dock vara att relevanta åtgärder som minskar klimatpåverkan från förvaltningen/bolagets egna tjänsteresor ska genomföras i första hand. Först när ytterligare effektiva åtgärder saknas kan åtgärder som minskar utsläppen från göteborgssamhällets resor och transporter väljas.

Arbetsgruppen bedömer att ansvarsfördelningen som idag finns mellan förvaltningar och bolag ska vara densamma även framöver. Det innebär att varje förvaltning/nämnd respektive bolag/styrelse med stöd av underlag som trafikkontoret tar fram beslutar om och genomför klimatväxlingsåtgärder inom respektive organisation. Vid valet av åtgärder ansvarar varje förvaltning och bolag för att utifrån sin specifika verksamhet välja den eller de åtgärder som

ger god koppling mellan utgift och klimatnytta. Ett sätt för förvaltningar och bolag kan vara att integrera det i ett miljöledningssystem. Då skapas en systematik och struktur som hjälper verksamheten att använda resurserna där de ger störst effekt och på det viset få ett mer målinriktat miljöarbete.

6.4 Övriga slutsatser från utredningen

Utöver förslaget på utformning, som redovisas i stycket ovan, har arbetsgruppen gjort ett antal iakttagelser som är medskick till det fortsatta arbetet med klimatväxlingen. Arbetsgruppen bedömer att för att arbetet med klimatväxling ska bli effektivt är det viktigt att det finns en rapportering som är synlig för den styrande nivån i stadens nämnder och styrelser. Uppföljningen som trafikkontoret gör visar att stadens resepolicy och systemet med klimatväxling behöver bli mer känt bland medarbetarna. Det skulle öka medvetenheten vid reseöverväganden och ge bättre förutsättningar för att få bredd i förslagen på kompensationsåtgärder. Genom en tydligare återkoppling av resans klimatpåverkan till den som beställer en resa borde resvalen styras mot mindre klimatpåverkande alternativ. Det skulle också vara önskvärt att kostnaden för klimatväxling blir synlig lokalt där resan beställs och transportererna sker, annars finns risken att det inte blir den verkliga styrning som systemet borde innebära. I en kommande upphandling av resebyrå kan det bli aktuellt att överväga hur kopplingen mellan beställning och klimatpåverkan kan bli synligare.

Arbetsgruppen bedömer att för att klimatväxlingssystemet ska fungera effektivt krävs resurser avsatta i stadens förvaltningar och bolag för att samordna och driva på arbetet internt och för att göra resepolicy och klimatväxlingen känd i organisationen.

I samband med att uppföljningen av hur väl stadens resepolicy följs redovisades i kommunstyrelsen den 8 maj 2019, gav kommunstyrelsen i uppdrag till stadsledningskontoret att återkomma med förslag på åtgärder som kan göra det enklare för stadens medarbetare att följa resepolicy, att ta fram metoder/rutiner för att kontinuerligt följa upp efterlevnaden av resepolicy inom det ordinarie uppföljningssystemet utan att belasta verksamheterna med ökad administration och att omgående påbörja arbete med de förbättringsområden som identifierats utifrån den genomförda undersökningen av hur väl stadens resepolicy följs. I samband med uppföljning av resepolicy är det också lämpligt att rapportera utfallet av klimatväxlingen till kommunstyrelsen.

Trafikkontoret ansvarar som tidigare för att följa upp klimatväxlingen och stödja verksamheterna. För att göra utformningen av reseunderlag och rapporteringsmall enklare bör det vidareutvecklas av trafikkontoret tillsammans med rapporterande verksamheter.

Flera av stadens förvaltningar och bolag önskar hjälp och stöd i att hitta, välja och budgetera för åtgärder som minskar klimatpåverkan från resandet. Ett sätt att underlätta arbetet med att budgetera och genomföra åtgärder är att ta fram en lista över färdiga åtgärds paket inklusive ungefärlig kostnad. Utformningen av sådana paket kan tas fram av trafikkontoret tillsammans med några andra förvaltningar och bolag. Möjliga paketåtgärder skulle kunna vara:

- Möjlighet till resfria möten (utrustning av konferensrum med skärm, högtalare, kamera, lathund för uppkoppling och utbildning av X antal användare)

- Resvaneundersökning (hjälp att genomföra digital resvaneundersökning, sammansättning av enkätfrågor, analys av resultat, tolkning av resultat med förslag till åtgärder, presentation för till exempel ledningsgrupp)
- Lastcykelpool (leasing av cyklar, bokningssystem)
- Laddstolpe för elfordon (kostnad)
- Cykelservicedag (kostnad per dag)

Arbetsgruppen menar att en möjlighet att minska utsläppen från stadens resor är att hitta och utveckla områden eller arbetssätt med ett bättre samutnyttjande inom staden. Till exempel skulle resbehovet kunna minska om stadens lokaler i högre grad kunde öppnas för medarbetare från andra förvaltningar eller bolag. Om till exempel parkarbetare kunde äta medhavd lunch på någon annan kommunal arbetsplats i närheten av dagens arbete, eller om det fanns kommunala arbetsplatser där tjänstepersoner kunde koppla upp sig och arbeta några timmar mellan två möten istället för att åka tillbaka till sin ordinarie arbetsplats skulle sannolikt många resor kunna undvikas. En annan fråga som behöver klarläggas är regelverket kring restid i de fall medarbetare väljer tåg framför flyg. I vilka fall, kopplat till ökad tidsåtgång, kostnad och så vidare är det tillåtet att välja tåg framför flyg för utrikesresor.

Flygresor är en stor utsläppspost avseende stadens tjänsteresor, och långväga resor är inte alltid lätta att ersätta med tåg. Att ytterligare lyfta fram och förenkla för resfria möten är en nyckelåtgärd för att minska såväl klimatpåverkan som tid och kostnad. Utrustning och utbildning i hantering av den är bra, men för att användandet inte ska stanna vid de som är mest intresserade är åtgärder för att stimulera, följa upp och driva på större och bredare användning av resfria möten viktiga och sannolikt effektiva ur utsläppsynpunkt.

I ett kommande arbete med miljöledningssystem i staden bör frågan om klimatpåverkan och uppföljning bli en självklar del.

En utvärdering av hur systemet fungerar och eventuellt ska förändras bör lämpligen göras var femte år.



Policy och riktlinjer för resor i tjänsten

Policy för resor i tjänsten

Policyn innebär att

- de minst klimatpåverkande färdmedlen ska väljas
- resor ska genomföras på ett kostnadsmedvetet sätt
- färsätt och logi ska väljas så att arbetstiden utnyttjas effektivt
- webb- och videomöten ska ersätta resor när det är lämpligt
- säkerhet och arbetsmiljö ska vägas in vid val av resa.

En samlad bedömning av ovanstående faktorer ska ligga till grund för beslutet inför val av resa.

Riktlinjer för resor i tjänsten

Inledning

Dessa riktlinjer syftar till att konkretisera policyn.

Omfattning

Policyn och riktlinjerna gäller för medarbetare och förtroendevalda i Göteborgs Stads samtliga förvaltningar och de bolag eller andra organisationer där staden, direkt eller indirekt, utser en majoritet av styrelsen samt i stadens anknutna stiftelser.

Bakgrund

Göteborgs Stad är en stor organisation med många anställda och förtroendevalda. Varje år företas resor med olika syften och ändamål. Policyn med dess riktlinjer anger förutsättningar och förhållningssätt när stadens representanter reser och är på konferens.

Arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljö och säkerhet

Alla arbetsgivare ansvarar för medarbetarnas arbetsmiljö och ska enligt arbetsmiljölagstiftningen bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Trafiksäkerhet för resor i tjänsten är därmed en arbetsmiljöfråga och arbetsgivaren har ansvar för att åstadkomma en så god trafiksäkerhet och arbetsmiljö som möjligt för medarbetarna.

Trafiksäkerhetsaspekten ska vägas in i valet av färdmedel.

Trafikförordningen

Den som vistas på väg ansvarar för att agera utifrån regelverket i Trafikförordningen.

Detta är särskilt viktigt för den som framför fordon.

Förhållningsätt

För Göteborgs Stads räkning reser medarbetare i tjänsten och förtroendevalda i sina uppdrag. Sättet att planera och genomföra en resa är viktigt för att på bästa sätt använda skattemedlen. Innebörden av resa är allt mellan en kortare förflyttning till fots och en utrikes flygresor.

Staden ska minska den negativa klimatpåverkan och de som reser ska inför varje beslut om resa använda sig av det för miljön mest skonsamma färd sättet.

Klimatkompensation för resor med bil och flyg ska redovisas i syfte att genomföra förbättringar för miljön. Detta görs av respektive förvaltning och bolag årligen och samordnas genom trafikkontoret.

Resfria möten ska användas om det går.

Resor ska i första hand ske gåendes, med cykel eller kollektivt (spårvagn, buss, tåg, båt).

Om resa med bil väljs ska de i första hand ske med fordon där Göteborgs Stad bestämmer dess miljö- och trafiksäkerhetsprestanda.

Flyg får enbart väljas för resor längre än 50 mil. Undantag kan ske.

Under tjänsteresa får medarbetare inte utnyttja, medverka till eller bedriva kommersiellt sex, eskortservice eller besöka bordell- och sexklubbar.

Prioritering vid val av resa

Vid val av resa ska en sammanvägning göras av syftet med resan, tid, kostnad, klimatpåverkan samt säkerhet och arbetsmiljö (utan inbördes ordning).

För personer med funktionsnedsättning kan ytterligare faktorer behöva ingå i bedömningen inför beslut om resa för att resan alls ska kunna genomföras.

Resfria alternativ

Innan en resa beställs ska resenären i samråd med sin chef överväga om det är möjligt att ersätta resan till förmån för telefonmöte eller videokonferens och liknande.

Arbetsgivaren ska tillhandahålla verktyg och informera personal om användandet för webb-baserade möten så att det är enkelt att ersätta fysiska resor med arbete via datornätverk och telefon eller liknande.

Gå och cykla

I första hand ska medarbetaren välja att gå eller cykla.

Utifrån arbetsgivarens arbetsmiljöansvar bör alla tjänsteärenden med cykel ske med cykelhjälm och vid halt väglag bör cykel vara försedd med dubbdäck.

Kollektiv resa

I andra hand ska medarbetaren välja att resa kollektivt (spårvagn, buss, tåg, båt).

Stadens bilar

I tredje hand ska medarbetare välja att resa med bilar som tillhandahålls av staden.

Miljö- och säkerhetskrav för stadens bilar anges i separata beslut.

Om bil används och fler ska resa ska samåkning övervägas.

Taxi

Taxi kan väljas om ingen av stadens bilar finns att tillgå och om inget kollektivt alternativ finns eller då det är mer kostnadseffektivt än andra alternativ.

Privat bil (undantag)

Privat bil får användas, men det ska i så fall vara beslutat av chef.

Arbetsgivarens arbetsmiljöansvar gäller för medarbetare som reser i tjänsten vilket gör att Göteborgs Stad prioriterar att stadens bilar används i första hand före privata.

Flyg

Flyg får enbart ske för resor där hela sträckan inklusive eventuell mellanlandning är längre än 50 mil, enkel väg. Undantag kan ske när den samlade bedömningen av faktorerna i policyn ger vägande skäl för det.

För resor under 50 mil kan flyg väljas om annat alternativ inte är realistiskt utifrån en sammanvägning av policyns faktorer.

Bonuspoäng

Eventuella bonuspoäng, rabatter och liknande för tjänsteresor med flyg, buss och tåg och dylikt får enbart utnyttjas för resor i tjänsten.

Resor till och från arbetet

Arbetsgivaren ska verka för att medarbetarna uppmuntras att resa miljöanpassat till och från arbetsplatsen.

Göteborgs Stad har flera separat beslutade aktiviteter inom detta område riktade både till medborgare generellt och till medarbetare specifikt.

Konferens

Syftet med arrangemanget ska ha entydig anknytning till verksamhetens uppdrag. Det kan gälla antingen att tillföra kunskaper och erfarenheter som bedöms nödvändiga för verksamheten eller att uppfylla förpliktelser som är en konsekvens av att Göteborg är rikets näst största stad. Antalet deltagare ska noga övervägas. Ett tydligt motiv måste finnas för valet av deltagare.

Bortavaron från arbetet ska stå i rimligt förhållande till det förväntade utbytet med aktiviteten, minst hälften av den ianspråktagna arbetstiden bör användas för resans egentliga syfte.

Logi

Förtroendevalda och tjänstemän i Göteborgs Stad ska i möjligaste mån förlägga boendet i anslutning till tjänsteresor, kurser och konferenser mm. till porrfilmfria anläggningar.

Planering och beställning

Resa och logi beställs via den av Göteborgs Stad upphandlade resetjänsten.

Resa ska planeras och beställas i god tid så att samordning och kombination av biljetter blir möjliga och det mest fördelaktiga färd sättet och login kan väljas. Vid beställning av resa ska förutom arbetstiden även medarbetarens fritid tas i beaktande.

Resa ska normalt företas i 2:a klass eller motsvarande, såvida inte särskilda skäl eller omständigheter finns i det enskilda fallet.

Lokal anvisning

Befogenhetsfördelning för resa, konferens och logi ska anges i lokal anvisning, detta gäller både inom Sverige och utomlands. Befogenhet att besluta om undantag från flygresor under 50 mil ska anges i lokal anvisning.

Den förvaltning och bolag som erbjuder medarbetare parkeringsplats för privat bil ska precisera detta i anvisning. Regelverket kring parkeringsplatser för medarbetare styrs bland annat av skattelagstiftning och stadens Parkeringspolicy.

Förvaltning och bolag kan i lokala anvisningar precisera ytterligare aktiviteter och beslut utöver de som nämns i policyn och riktlinjerna. Lokala anvisningar ska i så fall ha policy och riktlinjer som minsta nivå.

Anvisningar som beslutats lokalt innan denna policy med tillhörande riktlinjer beslutats kan fortsätta att gälla under förutsättning att de har den nya policyns och riktlinjernas regelverk som miniminivå.

Kommunikation och uppföljning

Varje förvaltning och bolag ansvarar för att kommunicera och följa upp innehåll och efterlevnad av denna policy med tillhörande riktlinjer.