

Yttrande

Centerpartiet

2022-12-12

Ärende nr 4.4

Yttrande angående Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Regeringen har aviserat att reduktionsplikten från 2024 ska sänkas till EU:s miniminivå. Detta innebär svårigheter i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Rapporten avseende transportsektorn förutsätter nämligen att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Rapporten förutsätter också att skattelättnaden för drivmedel är tillfällig, vilket regeringen aviserat att den inte är. Tvärtom har flera partier i regeringsunderlaget lovat att fortsatt prioritera lägre skatt för fossila drivmedel samtidigt som flera politiska företrädare spelat ned betydelsen av etappmålet 2030 till förmån för klimatmålen till 2045.

Enligt Energimyndigheten är reduktionsplikten det mest effektiva verktyget att nå klimatmålen till 2030. Att sätta reduktionsplikten på EU:s miniminivå kommer med stor sannolikhet innebära att Sverige inte når transportsektorns utsläppsmål till 2030 då det ökar Sveriges utsläpp med cirka 5 miljoner ton koldioxid årligen, enligt Naturvårdsverket. Om regeringen inte lyckas kraftigt minska trafikarbetet finns i princip inga andra sätt att klara målet transportsektorns mål till 2030. Att påskynda elektrifieringen är nödvändig men kommer inte att räcka enligt expertmyndigheter såsom Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen samt det oberoende forskningsinstitutet IVL Svenska Miljöinstitutet. Även om 100 procent av samtliga nyregistrerade fordon skulle vara helelektriska från nästa år skulle det fortfarande finnas kvar för stor andel av fossila fordon som fortfarande rullar på vägarna 2030.

Ett viktigt syfte med reduktionsplikten är att öka utbudet och produktionen av svenskt biodrivmedel, något som regeringen nu slår undan benen för. Samtidigt innebär omläggningen av drivmedelspolitiken kraftigt ökar vår import av bensin och diesel i ett oroande säkerhetspolitiskt läge. Det är långt ifrån säkert att åtgärden kommer bli gynnsamt för svenska hushåll när vi ökar vårt beroende av oljeproducerande länder. Den hastiga omläggningen till ökad andel fossila drivmedel i tanken kommer att få stora negativa konsekvenser för många aktörer i det västsvenska näringslivet, som gjort omfattande investeringar baserat på att Sverige tidigare hade en tydlig ambition att uppnå de transportpolitiska klimatmålen till 2030.

Yttrande

M, D, L, KD

2022-12-09

4.4

Yttrande angående Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Yttrandet

Generellt är vi positiva till remissvaret. Men vi vill tillägga ett perspektiv kring transportmålen och reduktionsplikten.

Reduktionsplikten har varit ett utmärkt sätt att öka andelen fossilfritt bränsle i Sverige, men klimatfrågan måste även hanteras med ett globalt perspektiv. I nuläget råder global brist på förnybara drivmedel, vilket förtar nyttan av en hög reduktionsplikt. Den totala effekten av Sveriges reduktionspliktsnivå är svårbedömd. Fordon och fastigheter är också på väg att tas in i EU:s utsläppshandelssystem. När det sker har reduktionsplikten helt spelat ut sin roll. Det har egentligen hela tiden varit en tidsfråga innan styrmedlen för transportsektorn skulle bli EU-gemensamma. Det är en mycket positiv utveckling då det är så mycket mer kraftfullt och effektivt att vi samarbetar i hela Europa än att Sverige och Göteborg väljer en egen väg i klimatpolitiken.

Vi ska ha höga klimatambitioner men behöver samtidigt säkerställa att de svenska hushållen klarar sig igenom energikrisen och den svåra ekonomiska tid vi har framför oss. Det kräver att åtgärder för klimatet är smarta och effektiva, lokalt såväl som ur ett större perspektiv.

Målet är en fordonsflotta utan fossila utsläpp. Sverige lägger sig nu på EU:s nivå för reduktionsplikt vilket skapar förutsägbarhet och gemensamma och lika spelregler. Redan att vi följer EU:s regler innebär att Sverige tillhör den grupp av länder i världen med hårdast krav på utsläppsminskningar.

Sverige och Göteborg behöver en robust, långsiktig och stabil klimatpolitik, med många olika åtgärder, som tar hänsyn till den verklighet många människor lever i och som skapar goda förutsättningar för företag och hushåll att ställa om.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-11-29

Diarienummer 1046/22

Handläggare

Anna Säveskog, Christina Gustafsson

Telefon: 031-368 03 90

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

Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över de tre remisserna Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023, Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning och Promemorian Näringslivets klimatomställning, i enlighet med bilaga 11 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Miljödepartementet.

Sammanfattning

Miljödepartementet har översänt tre remisser Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023, Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning och Promemorian Näringslivets klimatomställning för yttrande till Göteborgs Stad. Remisserna ska besvaras senast den 15 december 2022. Stadsledningskontoret har samlat svaren till Miljödepartementet på samtliga remisser under aktuellt ärende Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023.

Rapporten *Lokal och regional klimatomställning* omfattar analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning. Förslagen ska bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. Uppdraget lämnar förslag inom fem olika områden eller paket.

Uppdraget i rapporten *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning* var att analysera och föreslå hur befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045. Med samma målsättning ingick i uppdraget även att identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder.

I Promemorian *Näringslivets klimatomställning* redovisas uppdraget som innebar att göra en hinderanalys för uppfyllandet av de nationella och globala klimatmålen med tonvikt på jordbruks-, skogsbruks-, industri-, bygg-, fastighets-, avfalls- och energisektorn. I rapporten redovisas förslag på nya eller förändrade styrmedel, åtgärder och eventuella kompensationsåtgärder för att på ett mer effektivt sätt bidra till att utsläppen minskar i

linje med de nationella och globala klimatmålen samtidigt som näringslivet ställer om till nettonollutsläpp med bibehållen och stärkt konkurrenskraft.

Rapporterna har remitterats brett i staden. Stadsledningskontoret är i huvudsak positiv till underlagsrapporterna men lämnar synpunkter utifrån stadens klimatmål och erfarenheter från arbete med klimatomställning. Kontoret har synpunkter bland annat avseende upphandlingens roll i klimatomställningen samt om åtgärder för laddinfrastruktur, arbetsmaskiner, drivmedel, byggnation, stadsplanering, transport- och energieffektivitet samt det stora fokuset på samordning. Kontoret lyfter även problematiken kring att statliga bidrag inte självklart löser kommuners klimatomställning då kommuner har en utmaning i att hitta personal med rätt kompetens.

Rapporten avseende transportsektorn förutsätter att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Den förutsätter också att skattelättnaden är tillfällig. Regeringen föreslår i budgetpropositionen att reduktionsplikten sänks till EU:s miniminivå vilket innebär att andra åtgärder kommer att krävas för att nå 2030-målet. Detta innebär svårigheter i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Rapporterna innehåller sammantaget ett stort antal förslag där de ekonomiska effekterna inte bedömts i sin helhet.

I september 2022 översändes rapporterna till den klimatpolitiska handlingsplanen på remiss. Den 8 november lämnade regeringen in budgetpropositionen för 2023 till riksdagen för beslut. Regeringens förslag till budget påverkar förutsättningarna för underlagen till aktuellt ärende. Ett exempel på en fråga som påverkas är reduktionsplikten.

Energimyndigheten framför i rapporten *Kontroll för reduktionsplikten 2022* att reduktionsplikten är det viktigaste styrmedlet för att Sverige ska nå målet till 2030 om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent. Regeringens förslag till statens budget innebär sänkt reduktionsplikt vilket innebär relativt tvära kast för medborgare och näringsliv, samtidigt som de remitterade rapporterna förutsätter reduktionsplikten för sina förslag. Det finns olika bilder av reduktionsplikten, till exempel om den ger biobränslen konstgjord andning i en situation där det redan är hög efterfrågan, eller om den stärker efterfrågan på biobränslen genom att skapa en marknad som på sikt kommer kunna användas inom sjöfart och flyg.

Åtgärder, som till exempel att ställa högre klimatkrav i offentlig upphandling, kan komma att innebära ökade kostnader för kommunen i alla fall på kort sikt. Flera förslag i underlagsrapporterna avser utredningar av åtgärder som, om kommunen därefter väljer att genomföra dem, kan innebära såväl kostnader som samhällsekonomiska vinster. Klimatåtgärder innebär förvisso kostnader men leder till ett mer robust samhälle som blir mindre känsligt för omvärldsförändringar. Uteblivna åtgärder kan i förlängningen istället leda till högre kostnader.

Bedömning ur ekologisk dimension

Sveriges klimatmål är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Uppföljningarna av målet visar att befintliga styrmedel är otillräckliga och att det krävs ytterligare insatser. Stadsledningskontoret bedömer att underlagsrapporternas förslag i huvudsak gynnar en hållbar ekologisk utveckling.

En minskad klimatpåverkan leder ofta till positiva effekter även för andra miljömål. Ett transporteffektivt samhälle med ökad elektrifiering och utfasning av fossila bränslen leder också till att miljöpåverkan avseende buller, luftföroreningar minskar. Minskad klimatpåverkan är även starkt kopplad till ökad resurshushållning. Nya typer av energieffektiva material och en snabb elektrifiering kan innebära risk för miljöpåverkan, tex kopplat till batteriproduktion, och det är därför viktigt att säkerställa att ökade klimatkrav vid upphandling inte innebär försämringar inom andra miljöområden.

Stadens miljö- och klimatmål

Innehållet i rapporterna kopplar till olika mål i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram:

- Göteborgs Stad minskar energianvändningen i bostäder och lokaler
- Göteborgs Stad producerar enbart energi av förnybara källor
- Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter
- Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från inköp

Utsläppen inom Göteborgs geografiska område ska minska med minst 10,3 procent per år och de konsumtionsbaserade utsläppen ska minska med minst 7,6 procent per år till 2030.

Näringslivsstrategiskt program

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program tar sin utgångspunkt utifrån Göteborg som en hållbar stad. En tillväxt som lägger grunden för bättre välfärd parallellt med att den minskar miljöpåverkan är grundläggande i programmet. Samtidigt som Göteborgsregionen befinner sig i en tillväxtfas med planerade investeringar i mångmiljardklassen, är det avgörande att tillväxten är långsiktigt hållbar och att regionen möter klimatutmaningen.

Riktlinje för inköp och upphandling

Göteborgs Stads Riktlinje för inköp och upphandling i kombination med Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram visar på en tydlig ambition och styrning till nämnder och styrelser att ställa långtgående klimatkrav samt att följa upp dessa. Om förslaget om ökade klimatkrav i offentlig upphandling beslutas och Upphandlingsmyndigheten tar fram rekommendationer om riktlinjer enligt förslaget, kan staden behöva se över var och på vilket sätt rekommendationer för livscykelkostnadsberäkningar ska finnas med i styrande dokument.

Bedömning ur social dimension

Den sociala dimensionen i klimatfrågan har fått än mer fokus under 2022 med anledning av att en stor fråga under COP 27 har varit rättvisa mellan rika och fattiga länder. Det handlar om att de rika länderna har byggt sitt välstånd med stora utsläpp som konsekvens under lång tid och att det nu är de fattigaste som får ta konsekvenserna.

På en lokal nivå har den sociala dimensionen stor betydelse. Ett transporteffektivt samhälle, där fler går, cyklar och reser kollektivt istället för med bil leder till mindre

buller och minskade luftutsläpp från trafiken, vilket leder till bättre hälsa för stadens invånare och besökare. Framför allt gynnar det barn som är mer känsliga för höga bullernivåer och luftföroreningar. Lägre hastigheter bidrar till minskade olyckor och möjliggör att barn kan förflytta sig tryggare i staden på egen hand.

Olika styrmedel för att nå ett transporteffektivt samhälle har olika påverkan på olika grupper, baserat på tex inkomst, kön, ålder och geografi. Klimatomställningen bör därför eftersträva en så rättvis fördelning av styrmedel som möjligt för att skapa en bred acceptans för förändringen och samtidigt säkerställa att ingen grupp exkluderas. Ett exempel kan vara möjligheten för en hyresgäst att installera laddning för elbil. Ett annat exempel, från AB Framtiden, kan vara möjligheten för en hemmanära flexibel arbetsplats för trångbodda och inte har möjlighet att skapa en yta i det egna hemmet, till exempel co-workingytor i flerbostadsområden.

Bilagor

1. Sammanfattning Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023
2. Sammanfattning Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning
3. Sammanfattning Promemorian Näringslivets klimatomställning
4. Byggnadsnämndens handlingar
5. Inköp- och upphandlingsnämndens handlingar
6. Miljö- och klimatnämndens handlingar
7. Trafiknämndens handlingar
8. Business Region Göteborg AB:s handlingar
9. Förvaltnings AB Framtidens handlingar
10. Göteborg Energi AB:s handlingar
11. Förslag Göteborgs Stads yttrande över remisserna

Ärendet

Miljödepartementet har översänt tre remisser Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023, Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning och Promemorian Näringslivets klimatomställning för yttrande till Göteborgs Stad. Remisserna inkom den 15 september 2022 och ska samtliga besvaras senast den 15 december 2022.

Stadsledningskontoret har samlat svaren till Miljödepartementet på samtliga remisser under aktuellt ärende Remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023.

Beskrivning av ärendet

Ärendet har remitterats till byggnadsnämnden, inköp och upphandlingsnämnden, miljö- och klimatnämnden, trafiknämnden, Business Region Göteborg AB, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs Stads Leasing AB och Renova AB för yttrande. Remissen har även skickats till kretslopp och vattennämnden och lokalnämnden för kännedom och eventuellt yttrande. Byggnadsnämnden, inköp och upphandlingsnämnden, miljö- och klimatnämnden, trafiknämnden, Business Region Göteborg, Förvaltnings AB Framtiden och Göteborg Energi AB har svarat.

Göteborgs Stads tidigare yttranden

De senaste åren har utredningar och remissarbete kring klimatpåverkan varit omfattande. Göteborgs Stad yttrat sig över ett flertal remisser kopplat till klimatomställning.

Remiss från Miljödepartementet - Slutbetänkande Rätt för klimatet, En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden (SOU 2021:21), dnr: 0824/22 vid kommunstyrelsen sammanträde 2022-11-02.

Remiss från Miljödepartementet - Miljömålsberedningens delbetänkande, Sveriges globala klimatavtryck, dnr: 0683/22 vid kommunstyrelsen sammanträde 2022-09-21 § 641.

Remiss från Miljödepartementet – En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden (SOU 2021:21), dnr: 0948/21 vid kommunstyrelsen sammanträde 2021-10-27 § 837.

Öppet samråd EU 1-2020 - European Climate Pact, dnr: 0606/20 genom delegationsbeslut 2020-06-05. Öppet samråd EU 33-2020: Klimat – uppdatering av EU:s utsläppshandelssystem (ETS), dnr: 1494/20 genom delegationsbeslut 2021-02-05. Staden har även bland annat yttrat sig över EU:s öppna samråd avseende energieffektiviseringsdirektivet och EU:s regler för förnybar energi.

Statlig utredning som ännu inte är remitterad

SOU 2022:59 Försöksverksamhet utan författningsändring i den kommunala sektorn¹ Regeringen tillsatte för ett år sedan kommunförsökskommittén som ska analysera och föreslå åtgärder för hur staten kan främja frikommunförsök. Kommittén har den 11 november 2022 överlämnat sitt delbetänkande till regeringen. Uppdraget handlar om att kommuner och regioner ska undantas från viss statlig detaljstyrning och administrativa pålagor för att få handlingsutrymme att till exempel prova nya arbetssätt och bredda

¹ [SOU 2022:59 Främjande av försöksverksamhet i kommunsektorn](#)

samverkan över kommungränser. Det handlar bland annat om att kunna hantera och förebygga klimatförändringar. I delbetänkandet identifieras försöksverksamhet som kommunsektorn genomför. Ett exempel som lyfts fram är Gothenburg Green City Zone som är en satsning för ett klimatneutralt transportsystem. Syftet är att testa teknik och utveckla olika transportlösningar som kan bidra till att alla transporter inom zonen blir helt klimatneutrala till år 2030.

Bakgrund och uppdragen

Enligt klimatlagen ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. Underlaget till den första klimatpolitiska handlingsplanen lämnades av Naturvårdsverket den 1 mars 2019. Den första klimatpolitiska handlingsplanen lämnades i december 2019 i *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan* (prop. 2019/20:65) till riksdagen och genomförandet utvärderas årligen av Klimatpolitiska rådet.

För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag, att redovisa och sända ut på remiss senast 15 september 2022:

- Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning (M2021/00669), se bilaga 1.
- Trafikanalys – transportområdets klimatomställning (I2021/01006), se bilaga 2.
- Tillväxtanalys - näringslivets klimatomställning (N2021/01037), se bilaga 3.

Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023

Länsstyrelsens uppdrag omfattar analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning i hela landet. Förslagen ska bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt och ska kunna införas under perioden 2023–2026.

Uppdrag

Uppdraget var att med stöd av Naturvårdsverket och Energimyndigheten:

- Analysera vilka förutsättningar kommuner, regioner och andra relevanta aktörer har för att styra mot minskade utsläpp, så att klimatmålen nås. Till exempel frågor som rör fysisk planering, transportinfrastruktur- och trafikplanering, regional utveckling, gestaltad livsmiljö, energi- och klimatrådgivning samt energieffektivisering. Även möjligheter att bidra till en minskad klimatpåverkan genom upphandling, beteendepåverkande insatser och andra relevanta områden kan analyseras.
- Vid behov föreslå förändringar och åtgärder som kan göra att takten i omställningsarbetet ökar. Till exempel förändringar som gör att kommuner, regioner och andra relevanta aktörer bättre kan tillvarata befintliga stöd, insatser och andra åtgärder från nationell nivå. Utgångspunkten är att klimatmålen ska nås.

Förslag

Uppdraget lämnar förslag inom fem olika områden eller paket.

Förslagen i paketet *Ledarskap för klimatomställning* syftar till att skapa helhetssyn, samordna och integrera klimatfrågan över politikområden och beslutsnivåer och därmed tydliggöra och synliggöra ledarskapet för klimatfrågan och öka takten i

klimatombställningen lokalt, regionalt och nationellt. Förslagen överbryggar identifierade hinder främst kopplade till ledarskap i fråga om gemensam riktning och målbilder.

Förslagen i paketet *Myndighetslyft för kommuner och regioners klimatomställning* syftar till att utveckla och tillgängliggöra stöd från myndigheter för att underlätta kommuner och regioners klimatomställning. Förslagen bidrar till att överkomma identifierade hinder kopplade till ledarskap och sektoriserat och fragmentiserat arbete, gemensam riktning och målbilder.

Kommunalt klimatlyft innebär förslag som utgår från att det behövs förstärkning av resurser och kompetens för att leda och genomföra komplexa omställningsprocesser och därmed överkomma identifierade hinder kopplade till främst resurs/kapacitetsbrist samt ramvillkor för uppföljning.

Förslagen i paketet *Regionalt klimatlyft* syftar till att utveckla och stärka stöd och samordning på den regionala nivån för att underlätta kommuner och regioners klimatomställning. Genom samverkan med och stöd till lokala nivå bidrar förslagen till att överkomma identifierade hinder kopplade till främst resurs/kapacitetsbrist.

Paketet *Kompletterande förslag med särskild relevans för lokal och regional nivå* gäller områden med särskild klimatnytta där åtgärder på lokal och regional nivå är av stor betydelse för genomförandet av nationella ramverk och som kompletterar och förstärker förslag i de parallella uppdragen eller andra utredningar och pågående arbete i olika initiativ. Förslagen bidrar till att åtgärda brist på ramvillkor och kompetens.

Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Uppdrag

I uppdraget till Trafikanalys ingick att analysera och föreslå hur befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045. Med samma målsättning ingick i uppdraget även att identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder. Trafikanalys genomförde uppdraget med bistånd av Boverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Förslag

Rapportens generella slutsats är att åtgärder inom områdena Ett transporteffektivt samhälle, Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg samt Hållbara förnybara drivmedel krävs. Elektrifiering av vägtrafiken har en central roll att fylla genom att bidra till dels minskade växthusgasutsläpp från trafiken, dels energieffektivisering. Om vägtrafiken kan elektrifieras och trafikarbetet minska kan de hållbara förnybara drivmedel som inledningsvis används inom vägtrafiken successivt frigöras för att användas inom sjö- och luftfart där stora delar av trafiken under överskådlig tid inte är möjlig att elektrifiera.

Den viktigaste process som pågår är de förslag EU-kommissionen ger och har givit inom ramen för Fit for 55 och de förhandlingar som sker med anledning av dessa. Vad dessa förhandlingar landar i för beslut kommer att vara avgörande för vilka styrmedel som kan, bör och ska implementeras i Sverige och när.

Av Trafikanalys rapport framgår att beslutad politik varit utgångspunkt och de har utgått från att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022 gäller när de tagit fram

förslag. Vidare framförs i rapporten att ett eventuellt beslut om till exempel sänkta drivmedelsskatter eller reducerade reduktionspliktsnivåer innebär att det måste fram andra styrmedel eller åtgärder för att kompensera för utebliven utsläppsminskning. Rapporten har dock inte identifierat några sådana styrmedel inom ramen för detta uppdrag.

I rapporten framför Trafikanalys att för att vi ska klara målet till 2030 är det därför viktigt att beslutet om att pausa höjningen av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023, som beslutades 22 juni 2022 inte öppnar upp för sänkta ambitioner med systemet. Det är också viktigt att den tillfälligt sänkta energiskatten på bensin och diesel, beslutat 27 april 2022 inte blir permanent. Detta givet att det inte fattas andra beslut som på motsvarande sätt bidrar till att målet nås.

I det vidare arbetet med att ta fram nästa klimatpolitiska handlingsplan ger Trafikanalys följande medskick till regeringen: Det är viktigt att vara pådrivande vid internationella förhandlingar och på EU-nivå. Skatter är ett effektivt sätt att styra mot klimatomställning. Forskning och innovation har en viktig roll att spela i klimatomställningen. Det behöver finnas en fortlöpande uppföljning och utvärdering av styrmedlen för att se om de har de effekter som avsågs eller om de behöver förändras. Trafikanalys framför att även om de lyfter fram ett antal förslag på området finns det fortsatt behov att analysera statens roll och styrmedel i detta sammanhang. Till exempel vilken roll staten bör ha för att säkerställa en god tillgänglighet med kollektivtrafiken, och vilken skattepolitik som bör bedrivas för att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Promemorian Näringslivets klimatomställning

Förslagen och rekommendationerna i rapporten består i huvudsak av utredningar som regeringen skyndsamt bör genomföra för att öka takten i klimatomställningen.

Uppdrag

Tillväxtanalys har genomfört regeringens uppdrag att ta fram underlag om näringslivets klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Uppdraget är genomfört med stöd från Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Boverket och Skogsstyrelsen.

I uppdraget ingick att göra en hinderanalys för uppfyllandet av de nationella och globala klimatmålen med tonvikt på jordbruks-, skogsbruks-, industri-, bygg-, fastighets-, avfalls- och energisektorn. Det ingick även att lämna förslag på nya eller förändrade styrmedel, åtgärder och eventuella kompensationsåtgärder för att på ett mer effektivt sätt bidra till att utsläppen minskar i linje med de nationella och globala klimatmålen samtidigt som näringslivet ställer om till nettonollutsläpp med bibehållen och stärkt konkurrenskraft.

Förslag

Majoriteten av rapportens förslag och rekommendationer tar hänsyn till de pågående förändringsprocesserna inom EU:s klimatpolitik. Exempel är förslaget om att justera nuvarande regler för fri tilldelning av utsläppsrätter och förslaget att säkerställa långsiktiga mål för EU ETS efter 2030. Flera av rapportens förslag fokuserar på insatser för att underlätta teknikskiften. Det handlar bland annat om åtgärder för att öka incitamenten för energieffektivisering inom såväl fastighetssektorn som energi- och industrisektorn. Det finns också ett förslag om att definiera begreppen nollutsläpp och lågutsläpp för arbetsmaskiner. Ett förslag handlar om att utveckla en stödjande

infrastruktur för klimatåtgärder i skogen i syfte att underlätta produktionsprocesser och teknikförändring.

Flera förslag syftar till att öka utbudet av innovativa tekniker och produkter, dels via statliga stöd, dels via ökad efterfrågan. Fortsatt stöd till det fordonsstrategiska forsknings- och innovationsprogrammet (FFI) är ännu ett förslag. Ytterligare ett förslag handlar om att tillsätta en myndighetsledd hubb för offentlig upphandling av cement, betong och alternativ till dessa material.

Förvaltningars och bolags yttranden

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden anser att de tre utredningarna är väl genomförda och presenterar ett gediget arbete med bra underlagsmaterial. Presenterade förslag på styrmedel och åtgärder är över lag konkreta och genomtänka. Förslagen om ledarskap för klimatomställning, mer samverkan och ökad genomförandekapacitet på både statlig, regional och kommunal nivå anser nämnden är exempel på några av de steg som behöver tas för att påskynda klimatomställningen. Likaså förslag om att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip.

Ett förslag är ett ökat skydd av produktiv skogsmark som kan ge stöd i prioritering av markanvändning i konkurrens om andra ändamål/behov t ex avverkning och exploatering, vilket skulle kunna innebära en inskränkning för den kommunala markanvändningen. I sammanhanget ser byggnadsnämnden ändå att det positiva överväger och blir ett stöd i att bidra till det övergripande behovet av klimatomställning.

Inköp och upphandlingsnämnden

Inköp- och upphandlingsnämndens verksamhet berörs av två förslag i rapporten ”Länstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning (M2021/00669)” och deras remissvar gäller utifrån delarna: Förslag 6, *Regional upphandlingssamordning*, där fleråriga statliga stöd till regionala funktioner för upphandlingssamordning för utveckling och tillämpning av klimatkrav i upphandling föreslås samt förslag 8, *Ökade klimatkrav i offentlig upphandling*. Förslaget innebär att Upphandlingsmyndigheten föreslås få medel och uppdrag att dels ta fram och upprätthålla vägledning för utformning av kommuners och regioners upphandlingsriktlinjer, dels att utreda lämpligt framtagande av fördjupade vägledning, främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan. Sammanfattningsvis ställer sig inköp och upphandlingsnämnden positiva till de båda förslagen som går i linje med Göteborgs stads långtgående politiska mål och ambitioner inom hållbar utveckling.

Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden är i huvudsak positiv till förslagen i samtliga tre underlagsrapporter och bedömer att de kommer utgöra viktiga underlag till den nya regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan. Nämnden noterar att flera förslag avser ytterligare utredningar. Nämnden hade föredragit att det i stället var mer fokus på fler konkreta förslag på styrmedel och åtgärder som kan minska utsläppen på kort sikt.

Omkring 65 procent av Göteborgs geografiska utsläpp av växthusgaser kommer från industrin samt el- och fjärrvärmeanläggningar. För att minska utsläppen från dessa källor krävs kraftfulla och långsiktiga styrmedel. Därmed ser miljö- och klimatnämnden positivt på förslagen som syftar till att skärpa styrningen inom EU ETS (utsläppshandelsystem)

och förslaget om att göra statliga åtaganden långsiktigt bindande. Även inom transportsektorn är långsiktiga styrmedel en förutsättning för att nå både de nationella och lokala klimatmålen, i kombination med åtgärder som främjar hållbara transporter. Miljö- och klimatnämnden ser därför positivt på förslagen om en bred utredning av reduktionsplikten, tillträde till laddning och att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder.

Bland de förslag som presenteras inom lokal och regional klimatomställning bedömer nämnden bidrar till tydligare mandat och ökade resurser för att kunna driva på arbetet med klimatomställningen. Förslag som syftar till ökad samordning och koordinering av befintliga initiativ och förslag som syftar till att skärpa och förtydliga klimatkraven i offentlig upphandling bedöms också som viktiga.

Miljö- och klimatnämnden noterar att ett av förslagen är införandet av en klimatomställningsfunktion med Göteborgs Stad som förebild.

Trafiknämnden

Trafiknämnden anser att de tre rapporterna innehåller bra förslag och kommer att vara ett viktigt underlag för kommande klimatpolitiska handlingsplan. För att nå trafikens klimatmål till 2030 är åtgärder som har potential att minska klimatpåverkan på kort tid särskilt viktiga inom alla tre områden, transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva fordon. För att Göteborg ska kunna nå sina högt ställda mål avseende minskad klimatpåverkan från trafiken och minskat trafikarbete behöver transportutvecklingen nationellt och regionalt styras åt samma håll. Då kommunerna har begränsad rådighet över utvecklingen inom samhällets resor och transporter är statliga beslut och styrmedel som driver på utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle och hållbara förnybara drivmedel avgörande för att såväl nationella som lokala klimatmål ska kunna nås.

Business Region Göteborg AB (BRG)

I rapporten ”Lokal och regional klimatomställning” lyfts förslag på ytterligare samverkansplattformar regionalt och lokalt fram som ett behov. BRG anser att det inte nödvändigtvis är ett behov eftersom mycket redan finns på plats på regional och lokal nivå, inte minst i Göteborg och Västsverige. BRG anser att det som snarare behövs är att de regionala och lokala strukturerna inkluderar näringslivet för en snabb och framgångsrik implementering av redan framtagna planer för näringslivets klimatomställning.

Vidare anser bolaget att rapporten ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning” innehåller högst relevanta förslag till åtgärder, men framför att dessa kräver förutsättningar som tyvärr inte tas upp i rapporten.

BRG anser att rapporten ”Näringslivets Klimatomställning” är tydlig med konkreta åtgärder på en bredd i näringslivet, som förutsätter samverkan och samarbete med nationella, regionala och lokala aktörer inom den offentliga sektorn. BRG är positiv till det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet.

Förvaltnings AB Framtiden

Förvaltnings AB Framtiden berörs i första hand av rapporten från Tillväxtanalys om *Näringslivets klimatomställning* och ställer sig positiva till flera av rapportens förslag

som bedöms öka förutsättningarna för stadens omställning till bygg- och anläggningsprojekt med kraftigt minskad klimatpåverkan. Förslagen i rapporten från Länsstyrelsen i Uppsala innebär en ökad grad av samordning. Det är bolagets bedömning att det inte primärt är mer samordning på strategisk nivå som bidrar till klimatomställningen utan faktiska åtgärder som ger resultat.

Göteborg Energi AB

Rapport lokal och Regional omställning - Göteborg Energi ser positivt på förslaget om kompetenslyft inom offentlig sektor och anser att det är viktigt att denna kunskap också finns på nationell nivå i beslutfattande organ där styrmedel och förutsättningar för ett långsiktigt klimatarbete sätts. Göteborg Energi instämmer i förslaget och att en standardiserad redovisning av klimatåtgärder på sikt kan leda till bättre data och uppföljning och underlätta rapporteringen för kommunen. Göteborg Energi ser positivt på förslaget att Upphandlingsmyndigheten får i uppdrag att ta fram riktlinjer för klimatkrav i upphandling och att livscykelanalyser och livscykelkostnader kommer att beaktas. Göteborg Energi tillstyrker förslaget om att utreda tillstånds- respektive anmälningsskyldighet för stora energi- och eleffektanvändare då det skulle ge större möjligheter att långsiktigt planera för ett optimerat energisystem.

Rapport Transportsektorns omställning - Göteborg Energi tillstyrker rapportens antagande att klimatomställningen behöver vila på tre ben; Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Att enbart fokusera på elektrifiering av transportsektorn utan att samtidigt adressera energieffektivisering och ett förändrat beteende skulle kunna riskera att klimatmålen inte uppnås, att luftkvaliteten inte förbättras och att andra möjliga transportmedel som cykel inte får samma utveckling i städerna. Göteborg Energi tillstyrker förslaget om att Energimyndigheten får i uppdrag att genomföra en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Promemorian Näringslivets klimatomställning - Göteborg Energi bedömer att de flesta av förslagen och rekommendationerna som berör energisektorn på olika sätt, i grunden är bra. Göteborg Energi anser dock att det finns flera saker som inte nämns - som är väl så angelägna. CCS (infångning och lagring av koldioxid), inklusive BECCS, (koldioxidlagring från biomassa) och sektorkoppling för ett robustare energisystem med mer förnybart är två exempel på perspektiv som saknas. De förslag, av de som berör Göteborg Energis verksamhet, som bolaget anser kunna prioriteras är: 1. Utred ett tvådelat ersättningsystem vid etablering av ny kraft, 2. Utred styrmedel som underlättar användning av spillvärme, 4. Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om samt 26. Säkerställ långsiktiga mål för EU ETS efter 2030.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret är i huvudsak positiv till underlagsrapporterna men lämnar synpunkter utifrån stadens klimatmål och erfarenheter från arbete med klimatomställning. Kontoret har synpunkter bland annat avseende upphandlingens roll i klimatomställningen samt om åtgärder för laddinfrastruktur, arbetsmaskiner, drivmedel, byggnation, stadsplanering samt transport- och energieffektivitet. Kontoret ställer sig tveksam till den del av utredningsförslag 31 - se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter till och bidrar till EU:s klimatpolitik - som riskerar att bidra till att

Sverige sänker sina klimatambitioner. I rapporten om Lokal och regional klimatomställning finns ett stort fokus på omfattande samordning. Kontoret bedömer att det är viktigt att det inte blir för stor överbyggnad av samordning på olika nivåer - med risk att ta resurser från det operativa arbetet för att nå klimatomställningen.

Statliga bidrag och resurser till kommuner behövs för att kunna nå framgång i klimatomställningen. Dock kan det vara svårt för en kommun att skaffa den personal och de kompetenser som krävs för genomförandet av olika åtgärder. Det krävs högutbildad personal där kommuner konkurrerar med den privata marknaden och den regionala och statliga nivån. Hanteringen av de statliga bidragen kan också medföra en stor administration i kommunen som inte alltid ger de nyttor som avses.

Regeringen har överlämnat sin budgetproposition för 2023 och riksdagen har påbörjat beslutsprocessen. Förslaget till budget påverkar flera av förslagen i de remitterade rapporterna, till exempel genom förstärkt reseavdrag, höjd milersättning, sänkning av koldioxidskatt på kraftvärme och sänkt skatt på diesel för jord-, skogs- och vattenbruk samt sänkt reduktionsplikt. Av regeringens förslag till budget framgår också bland annat att transportsektorn ska ställas om t.ex. genom ökad elektrifiering och att utbyggnad av laddinfrastruktur ska påskyndas. Regeringen avser att inte fullfölja utbyggnaden av ny stambana för höghastighetståg för Göteborg - Borås med flera sträckor. För utgiftsområdet energi innebär regeringens politik att alla fossilfria energislag, inklusive kärnkraften, utgör en naturlig del av energisystemet och att kärnkraften ska ha en avgörande roll. Regeringen föreslår även att avfallsförbränningskatten avskaffas. Dessutom kommer regeringen att föreslå att produktionen av värme i kraftvärme- och värmeverk inom EU:s utsläppshandelssystem befrias från koldioxidskatt.

Rapporten om transportsektorns klimatomställning förutsätter att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Den förutsätter också att skattelättnaden är tillfällig. Regeringen föreslår i sin budgetproposition att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå vilket innebär att andra åtgärder kommer att krävas för att nå 2030-målet. Sammantaget innebär detta svårigheter i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Stadsledningskontorets synpunkter till Miljödepartementet i sin helhet finns i bilaga 11.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör område Ärende och utredning Stadsdirektör

Sammanfattning

Endast åtta år kvarstår till måläret 2030 då den svenska transportsektorn ska ha minskat sin klimatpåverkan med 70% jämfört med 2010. Till år 2045 ska Sverige uppnå klimatneutralitet och därefter uppnå ”negativa utsläpp” eller klimatpositivitet, där mer koldioxid binds in än vad som släpps ut. Parisavtalets ambition att undvika global temperaturökning över 1,5 grader Celsius förutsätter att klimatmålen nås såväl i Sverige som internationellt. Det Klimatpolitiska Rådet lyfter ett flertal utmaningar i svensk klimatpolitik som måste lösas för att fullgöra avtalet. Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år som beskriver regeringens klimatarbete, åtgärder och åtaganden så att klimatmålen nås. För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag, ett till Länsstyrelsen i Uppsala län om lokal och regional klimatomställning, ett till Trafikanalys om transporterernas klimatomställning samt ett till Tillväxtanalys om näringslivets klimatomställning.

Uppdraget till Länsstyrelsen var att med stöd från Naturvårdsverket och Energimyndigheten ta fram analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning i hela landet. Det kan även handla om förändringar som gör att kommuner, regioner och andra relevanta aktörer bättre kan tillvarata befintliga stöd, insatser och andra åtgärder från nationell nivå. Förslagen ska kunna införas under perioden 2023–2026 och ska bidra till att klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. Uppdraget berörde främst de territoriella utsläppen eftersom nationella klimatmål som omfattar konsumtion och den så kallade markanvändnings- eller LULUCF¹-sektorn inte fanns beslutade.

Med utgångspunkt i klimatmålen och nuvarande klimatpolitik ingick i uppdraget att analysera vilka förutsättningar kommuner, regioner och andra relevanta aktörer har för att styra mot minskade utsläpp. Kommuner och regioner ansvarar för flera kritiska områden som påverkar samhällets möjligheter till klimatomställning som exempelvis fysisk planering, transportplanering och regional utveckling. Bakgrund till arbetet med att förstå förutsättningarna utvecklas i kapitel 2, och analys över de viktigaste hindren att minska och möjligheterna att förstärka för lokal och regional klimatomställning beskrivs i kapitel 3. Utifrån genomgång av bakgrund och hindersanalys bedöms att behov av åtgärder finns, och dessa beskrivs i kapitel 4.

Utifrån de intervjuer och dialoger som genomförts blir det tydligt att kommunerna och regionerna har betydande frihet redan idag att utforma klimatåtgärder inom till exempel upphandling, planering och energieffektiviseringar. Det är oftast tydligt för lokal och regional nivå vilka klimatåtgärder som behöver genomföras (översikter finns till exempel i ”Klimatkommunernas 13 uppgifter”) och en hel del arbete pågår. Goda exempel på klimatarbete i olika typer av kommuner finns men samtidigt är klimatarbetet fragmenterat och sker inte strategiskt och systematiskt överallt. Klimatområdet präglas av kortsiktig projektfinansiering vilket försvårar ett konsekvent och långsiktigt arbete. Vår analys av

¹ I klimatrapporteringens sektor ”Markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk” (Land Use, Land-Use Change and Forestry – LULUCF), rapporteras kolförändringar i vegetation och mark för olika marktyper samt i avverkade träprodukter

förutsättningarna för kommuner och regioner att arbeta med klimatfrågor visar tydligt att vissa kommuner inte anser att klimatfrågan ingår i deras kärnverksamhet. Klimathänsyn, åtgärder och investeringar prioriteras ner om det upplevs dra resurser från områden som vård, skola och omsorg.

Tre huvudkategorier av hinder identifierades i analysen. De utgörs av brist på eller otillräcklig omfattning av

- vision, riktning, mål och ledarskap
- organisatorisk kapacitet och resurser för hållbar omställning.
- ramvillkor, kravnivåer.

För att minska hindren och öka möjligheterna har olika paket av förslag formulerats för stärkt genomförandekraft lokalt och regionalt.

Ledarskap för klimatomställning för att överbygga identifierade hinder främst kopplade till ledarskap i fråga om gemensam riktning och målbilder. Kapitel 4.1 beskriver de olika delarna i förslag 1.

Regeringen föreslås tillsätta en *nationell samordnare* med uppdrag som förändringsledare för att öka takten och underlätta för kommuner och regioners klimatomställning. Samordnaren bör förstärkas med ett tillhörande kansli med budget att genomföra, processleda, kommunicera och följa upp arbetet. Samordnaren ska utveckla, leda och följa upp arbetet med en *Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning* som är en ömsesidig överenskommelse med stöd och åtaganden. Samordnaren ska också utveckla ett *kompetenslyft för klimatet* med fokus att leda med systemperspektiv och helhetssyn på hållbar utveckling. Samordnaren ska vidare driva på arbetet med förbättrad uppföljning av klimatomställning, bland annat klimatstatistik för lokal och regional nivå.

Länsstyrelsen ser betydande mervärden med att vidareutveckla, knyta ihop och skala upp det arbete som de två samordningsuppdragen Fossilfritt Sverige och Agenda 2030-samordnaren har byggt upp.

Sammanlagt bedöms behovet av statliga medel uppgå till runt 200 miljoner kronor per år fram till 2030.

Myndighetslyft för att mer samordnat underlätta för kommuner och regioners klimatomställning och överkomma identifierade hinder kopplade till ledarskap och sektoriserat och fragmentiserat arbete, gemensam riktning och målbilder. Kapitel 4.2 beskriver de olika delarna i förslag 2.

Förslaget *Myndighetslyft för klimatet* består av fyra delar. Genom tydligare uppdrag och förstärkta medel till relevanta myndigheter för att utveckla intern och extern *myndighetssamverkan* ges förbättrat stöd för kommuners och regioners klimatomställning. Dessutom föreslås en utvecklad *kunskapsarena* för klimatneutrala och hållbara samhällen genom vidareutveckling av den befintliga webbplatsen Hållbarstad.se, och etablerande av en *rådgivningscentral* för försöksverksamhet för kommunala och regionala aktörer. Utökade uppdrag föreslås även till statistikmyndigheter för *utveckling av klimatstatistik* och uppföljning på lokal och regional nivå.

Statliga medel på sammanlagt cirka 40 miljoner kronor per år bedöms behövas fram till och med 2030.

Kommunalt klimatlyft för ökad genomförandeförmåga lokalt och därmed överkomma identifierade hinder kopplade till främst resurs/kapacitetsbrist samt ramvillkor för uppföljning. Kapitel 4.3 och 4.4 beskriver förslag 3 och 4.

Förslag 3 innebär ett flerårigt stöd för att möjliggöra etablering av en klimatomställningsfunktion i samtliga kommuner. Stödet ska bidra till att öka förmågan hos kommuner att ta ett helhetsperspektiv i klimatomställningsarbetet och verka för en effektiv samverkan mellan förvaltningar. Stödet ska även öka förmågan till effektiv samverkan med andra aktörer, deltagande i nätverk och projekt samt att erhålla externa medel för att möjliggöra genomförande av klimatåtgärder.

Stödnivån föreslås vara en miljon kronor per kommun, totalt kan det vid fullt utnyttjandet bli upp till 300 miljoner kronor per år. Stödet föreslås kunna sökas från och med 2024 till och med 2030 hos en statlig myndighet, till exempel Energimyndigheten eller Naturvårdsverket.

Förslag 4 utgörs av statligt uppdrag och medel för framtagande av en standardiserad redovisning av klimatåtgärder och klimatpåverkan för kommuner och regioner. Redovisningen kompletterar och nyanserar de klimatdata och indikatorer som finns till exempel i Kolada. Framtagandet föreslås ske genom att statliga medel för utredning och tester erbjuds SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) eller RKA (Rådet för främjande av kommunala analyser). Förslaget samverkar med förslag 2 för kvalitetshöjning av data för uppföljning av klimatpåverkan lokalt och regionalt.

De statliga medlen som behövs uppskattas till cirka 4 miljoner kronor per år under tre år. Efter det bör en kontrollstation avgöra inriktning för fortsatt arbete och eventuellt behov av ytterligare medel.

Regionalt klimatlyft genom samverkan med och stöd till kommunerna och regionerna för att överkomma identifierade hinder kopplade till främst resurs- och kapacitetsbrist. Kapitel 4.5 – 4.7 beskriver förslag 5, 6 och 7.

Förslag 5 om förstärkt uppdrag till länsstyrelserna utgörs av uppdrag och ökad finansiering för länsstyrelsens arbete med att stödja den regionala klimatomställningen. Genom att tillföra resurser och förtydliga länsstyrelsens roll att leda och samordna energi- och klimatomställningen kan stödet till lokala och regionala aktörer utvecklas och skalas upp genom olika nätverk, arbetsgrupper och samarbeten. Förstärkningen kan användas till kunskapsspridning, metodutveckling, processtöd och annan koordinering och samordning inklusive medfinansiering som krävs för att få till ett effektivt genomförande av åtgärder som bidrar till minskad klimatpåverkan.

Förslaget bedöms kräva en ökad finansiering med 50 miljoner kronor per år från 2024 till och med 2030. Medlen fördelas mellan länsstyrelserna.

I förslag 6 föreslås utökad stöd till framför allt kommuner genom fleråriga statliga stöd för regionala funktioner för upphandlingssamordning. Medel föreslås kunna sökas av region, kommunförbund, gemensam inköpsorganisation, samordnande kommun eller motsvarande för utveckling och tillämpning av klimatkrav i upphandling.

Med ett stöd på cirka 2,5 miljoner kronor per sökande part finns möjlighet till både tjänst och projekt. Medlen föreslås sökas via Upphandlingsmyndigheten och kan vid fullt söktryck uppgå till cirka 50 miljoner kronor per år fram till 2030.

I förslag 7 om regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion föreslås fleråriga statliga stöd för fossilfri mobilitet och tillgänglighet samt ökad transporteffektivitet för både person- och godstransport. Medel föreslås kunna sökas av respektive region och omfatta både medel för en samordningsfunktion och medel för åtgärder. Genom åtgärder som minskar bilberoendet, gynnar gång-, cykel-, och kollektivtrafik samt tar vara på digitaliseringens möjligheter finns möjligheter att snabbt minska transportutsläppen utan att tumma på samhällets funktioner eller invånarnas möjligheter att möta sina tillgänglighets- och transportbehov.

Medel kan sökas via Trafikverket och föreslås omfatta ca 80 miljoner kronor per år fram till 2030, fördelat på 4 miljoner kronor per sökande part och år.

Kompletterande förslag med särskild relevans för lokal och regional nivå såsom offentlig upphandling, ökad kolinbindning och effektivare energi- och eleffektanvändning kopplar till att åtgärda brist på ramvillkor och kompetens. Kapitel 4.8-4.10 beskriver förslag 8, 9 och 10.

Förslag 8 består av två delar. Upphandlingsmyndigheten föreslås få medel och uppdrag att ta fram och upprätthålla *vägledning* för utformning av kommuners och regioners *upphandlingsriktlinjer*. Upphandlingsriktlinjerna för kommuner och regioner bör även inkludera tydliga rekommendationer för när livscykelkostnadsberäkningar ska tas fram vid upphandling och förtydligas med exempel där denna typ av underlag ger långsiktig kostnadseffektivitet. Upphandlingsmyndigheten föreslås även få medel och uppdrag att utreda lämpligt framtagande av *fördjupade vägledning*, *främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan*, till exempel för fordon/drivmedel/transporttjänster, bygg- och anläggningsuppdrag, vård och omsorg, måltider/livsmedel, förbrukningsvaror/plast och maskiner/utrustning inklusive IT-utrustning.

Utökade medel till Upphandlingsmyndigheten bedöms krävas i en omfattning av ca 5 miljoner kronor per år under tre år med start 2024, och därefter en utvärdering för att bedöma behoven för kommande år.

I förslag 9 föreslås stöd för en kompetenssatsning för ökad kolinbindning genom återvätning av tidigare utdikad organogen skogsmark i form av ett flerårigt uppdrag med finansiering till Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Jordbruksverket och länsstyrelserna. Förslaget omfattar även att befintliga våtmarks-satsningar förlängs till 2030 för att garantera långsiktighet vilket ökar möjligheterna för åtgärdernas möjlighet att nå full potential. Uppdraget till Skogsstyrelsen för att etablera återvätningssavtal bör breddas för att inkludera även markavvattningssamfälligheter och försök med andra former av återvätningssatsning och tester. Medel bör även utökas till länsstyrelserna för att kunna omhänderta den ökade mängden ärenden kopplat till markavvattningsföretag.

Behovet av statliga medel, utöver myndigheternas ordinarie budgetäskande, för förslagen bedöms till 15 och 20 miljoner kronor per år för 2024 och 2025 och därefter en kontrollstation för en bedömning av lämplig nivå fram till 2030.

Förslag 10 är ett förslag till utredning om hur stora energi- och eleffektanvändande verksamheter på lämpligt sätt kan omfattas av tillstånds- respektive anmälningsplikt enligt miljöbalken och miljöprövningsförordningen (2013:251), för att uppnå en ökad helhetsbedömning av långsiktigt lämplig lokalisering och utformning ur energi- och effektsynpunkt. Exempel på verksamheter som avses är datacenter och större laddinfrastrukturer (samt vätgasproduktion om denna typ av verksamhet inte redan omfattas av miljöprövningsförordningen). Befintliga anläggningar bör omfattas efter en övergångsperiod.

Totalt för samtliga förslag bedöms behovet av statliga medel att vara upp till 800-900 miljoner kronor per år för åren 2024 till och med 2030.

Förslagen i detta uppdrag ska ses som en del av en helhet bestående av flera olika initiativ och utredningar med bäring på klimatomställning. Föreslagna åtgärder i andra utredningar och initiativ anses vara nödvändiga för lokal och regional klimatomställning och kompletterar ofta denna utrednings förslag, dessa beskrivs i avsnitt 4.13. Utredningen vill även betona vikten av lokal och regional försöksverksamhet som kan ge värdefull kunskap inför bredare införande av mer oprövade klimatåtgärder.

Även förslag som ges i de parallella uppdragen om transporter och näringslivets klimatomställning har en avgörande roll i den lokala och regionala klimatomställningen. Exempelvis kan reduktionsplikten bidra till att lokala och regionala transportutsläpp minskar kraftigt, och näringslivets möjligheter att leverera varor och tjänster med låg klimatpåverkan bidrar direkt till att minska klimatpåverkan från offentlig upphandling.

Förslag som har diskuterats i denna utredning men som bedöms omhändertas i andra processer, alternativt ligga utanför ramen för detta uppdrag eller vara av lägre prioritet, beskrivs i avsnitt 4.14.

Tiden för klimatomställning är knapp och den offentliga sektorn har ett särskilt ansvar som ett föredöme och möjliggörare. Det gäller i allt från god digital tillgänglighet, effektiva och fossilfria transporter, återvinning av material, klimatsmarta byggnadsmaterial, energieffektivisering av byggnader till de offentliga måltidernas och förbrukningsvarornas klimat- och hållbarhetsavtryck. Klimatfrågan innehåller inte bara skyldigheter utan också rättigheter, nämligen rätten till ett gott liv som inte äventyrar framtiden. Kommuner och regioners verksamhet påverkar medborgarnas, företagens och organisationernas vardag och kan, tillsammans med övriga samhället, skapa grunden för denna rättighet.

Sammanfattning

Regeringen gav i mars 2021 Trafikanalys i uppdrag att ta fram underlag till kommande Klimathandlingsplan. I uppdraget ingick att:

- analysera och föreslå hur befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045, samt
- identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder som syftar till att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045.

I uppdraget ingick inte att lämna förslag inom skatteområdet.

Trafikanalys har genomfört uppdraget med bistånd av Boverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet (Energimyndigheten), Trafikverket och Transportstyrelsen.

Föreliggande rapport utgör Trafikanalys redovisning av uppdraget.

Behov av styrmedel inom tre åtgärdsområden

Scenarioanalyser från Naturvårdsverket i samband med klimatredovisningen i mars 2022 visar att vi kan nå 2030-målet för inrikes transporter med dagens beslutade styrmedel, däremot inte 2045-målet. En uppfyllelse av 2030-målet förutsätter dock att det finns en ändamålsenlig laddinfrastruktur för elfordon och att hållbara förnybara drivmedel finns att tillgå.

Trafikanalys ser ett fortsatt behov av justeringar och ytterligare styrmedel och åtgärder, inte minst i ljuset av att vi måste ta sikte på nollutsläpp från transportsektorn 2045, men också för att nå målen på ett mer hållbart, kostnadseffektivt och robust sätt.

Klimatomställningen behöver vila på tre ben som var för sig utgör egna åtgärdsområden; *Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg*. Genom att omställningen vilar på tre åtgärdsområden skapas en robusthet i omställningen vilket är viktigt av flera orsaker. De resurser som krävs för omställningen är begränsade, det sprider riskerna om ett område inte utvecklar sig i önskvärd riktning och dessutom finns andra mål och åtaganden som ska nås, till exempel minskning av luftföroreningar.

Elektrifiering av vägtrafiken har här en central roll att fylla genom att bidra till dels minskade växthusgasutsläpp från trafiken, dels energieffektivisering. Om vägtrafiken kan elektrifieras och trafikarbetet minska kan de hållbara förnybara drivmedel som inledningsvis används inom vägtrafiken successivt frigöras för att användas inom sjö- och luftfart där stora delar av trafiken under överskådlig tid inte är möjlig att elektrifiera.

Viktigt att genomföra åtgärder inom Elektrifieringsstrategin

Eftersom elektrifiering av framför allt vägtrafiken är centralt för transportsektorns klimat-omställning är det viktigt att utveckla och säkerställa en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Inom ramen för den nationella strategin för elektrifiering, även kallad Elektrifieringsstrategin, har regeringen tagit fram en rad åtgärder som skulle kunna bidra till en sådan utveckling. Vi ser

det som angeläget att denna strategi genomförs och de förslag vi ger inom området ska ses som komplement till strategin.

Många viktiga processer och uppdrag pågår

Trafikanalys kan konstatera att flera viktiga styrmedel för klimatomställningen är på plats. Till dessa hör bland annat drivmedelsskatter, reduktionsplikten för bensin, diesel och flygfotogen samt EU:s utsläppskrav för lätta fordon. Arbetet framöver handlar om att justera och komplettera dem i relation till regleringar på EU-nivå och internationellt. Vidare har det nyligen avslutats uppdrag och utredningar och det pågår många processer och uppdrag vars resultat kan vara relevanta för den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Den viktigaste process som pågår är dock de förslag EU-kommissionen ger och har givit inom ramen för Fit for 55 och de förhandlingar som sker med anledning av dessa. Vad dessa förhandlingar landar i för beslut kommer att vara avgörande för vilka styrmedel som kan, bör och ska implementeras i Sverige och när. De kommer alltså att påverka innehållet i nästa klimatpolitiska handlingsplan. Flera av de förslag vi lägger är beroende av vilka beslut som kommer att fattas. Införande och slutlig utformning av dessa behöver därför avvakta resultatet av förhandlingarna.

Beslutad politik är en utgångspunkt

När vi tagit fram våra förslag har vi utgått från att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022 gäller. Ett eventuellt beslut om till exempel sänkta drivmedelsskatter eller reducerade reduktionspliktsnivåer innebär att det måste fram andra styrmedel eller åtgärder för att kompensera för utebliven utsläppsminskning. Vi har dock inte identifierat några sådana styrmedel inom ramen för detta uppdrag.

För att vi ska klara målet till 2030 är det därför viktigt att beslutet om att pausa höjningen av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023, som beslutades 22 juni 2022 inte öppnar upp för sänkta ambitioner med systemet. Det är också viktigt att den tillfälligt sänkta energiskatten på bensin och diesel, beslutat 27 april 2022 inte blir permanent. Detta givet att det inte fattas andra beslut som på motsvarande sätt bidrar till att målet nås.

Trafikanalys förslag

Trafikanalys förslag ska ses som komplement till beslutad politik och vår förhoppning är att vi med dem kan ta några steg till på vägen mot en robust och hållbar klimatomställning av transportsektorn.

I nedanstående tabeller presenteras förslagen, för närmare beskrivning av dem hänvisar vi till kapitel 4 till 7 i rapporten. För att rangordna dem har vi först grupperat dem utifrån vilket trafikslag de främst är tänkta att minska växthusutsläppen från och till vilket åtgärdsområde de hör; *Hållbara förnybara drivmedel; Ett transporteffektivt samhälle; Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg*. I vissa fall har vi sorterat dem som trafikslagsövergripande. Inom respektive grupp har vi sedan rangordnat förslagen främst efter deras betydelse, eller potentiella betydelse, för klimatomställningen, men även efter andra aspekter, såsom betydelse för näringslivet, fördelningseffekter och lämplig tid för genomförande, när så har varit möjligt och motiverat. Inom vissa trafikslag är dock antalet förslag få, vilket gör att det i vissa fall bara har blivit en gruppering och ingen rangordning.

Rangordningen gäller endast inom det aktuella trafikslaget och åtgärdsområdet. Ett förslag som har högst rang inom ett trafikslag och åtgärdsområde är alltså inte jämförbart med ett

förslag som högst rang inom ett annat trafikslag eller åtgärdsområde. Inom vissa grupper har förslag fått samma rang, till exempel när vi anser att de bör införas som ett paket.

Våra förslag rör främst nationella styrmedel. En vägledande princip för ytterligare prioritering är att se till hur stora växthusgasutsläpp respektive trafikslag står för idag avseende inrikes transporter. Viktigast blir då styrmedel som rör vägtrafiken, följt av sjöfarten och därefter luftfarten.

Motiveringen av plats i rangordningen för respektive förslag presenteras i samband med att förslagen presenteras i rapporten.

De myndigheter som bistått oss har ibland haft avvikande uppfattning om förslagen och deras rangordning. Dessa synpunkter framgår av rapporten och dess bilagor.

Tabell 1. Trafikslagsövergripande förslag – Sammanställning

| Förslag per åtgärdsområde – Trafikslagsövergripande |
|--|
| Förslag inom hållbara förnybara drivmedel |
| En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem |
| Förslag inom ett transporteffektivt samhälle |
| Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip |

Tabell 2. Förslag som rör vägtrafiken – Sammanställning

| Förslag per åtgärdsområde – Vägtrafik | Rang- ordning |
|--|------------------|
| Förslag rörande hållbara förnybara drivmedel | |
| Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att | |
| <ul style="list-style-type: none"> • införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten • förstärka Industrilivet | |
| Förslag rörande ett transporteffektivt samhälle | |
| Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle | 1 |
| Sänk hastigheten i tätbebyggt område | 1 |
| Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder | 3 |
| Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter | 4 |
| Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete | 5 |

Förslag rörande energieffektiva vägfordon

| | |
|--|---|
| Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning | 1 |
| Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå | 2 |
| Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar | 3 |
| Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner | 4 |

Tabell 3. Förslag som rör sjöfarten – Sammanställning

| Förslag per åtgärdsområde – Sjöfart | Rang- ordning |
|--|------------------|
| Förslag som rör hållbara förnybara drivmedel | |
| Utveckla kraven på myndigheternas fartygsflotta | 1 |
| Utred nationella krav på drivmedel för mindre fartyg | 2 |
| Förslag som rör ett transporteffektivt samhälle | |
| Utvidga och förläng uppdraget till sjöfartens nationella samordnare till att inkludera arbete för sjöfartens klimatomställning | 1 |
| Inför ett omställningsprogram enligt norsk modell | 2 |
| Inför ett konsultstöd för en grönare sjöfart enligt norsk modell (Servicekontor) | 3 |
| Förslag inom energieffektiva fartyg | |
| Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken | |

Tabell 4. Förslag som rör luftfarten – Sammanställning

| Förslag per åtgärdsområde – Luftfart | Rang- ordning |
|---|------------------|
| Förslag som rör hållbara förnybara drivmedel | |
| Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg | 1 |
| Upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter | 2 |
| Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik | 3 |
| Förslag som rör energieffektiva flygplan | |
| Utred ett investeringsstöd för framdragning av el för elflyg | 1 |
| Utred stöd till inköp av fossilfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra | 1 |

Samlade effekter på växthusgasutsläppen

Jämfört med referensscenariot i klimatredovisningen från mars 2022 bedömer vi att våra förslag ger begränsade ytterligare klimateffekter fram till 2030 och har därmed en liten påverkan på 2030-målet. Förslagen har dock påverkan på vilket sätt vi når målet. Målet kan nås till lägre samhällsekonomisk kostnad för klimatomställningen genom en effektivare användning av hållbara förnybara drivmedel, ett mer transporteffektivt samhälle och effektivare fordon och farkoster.

Förslagen har större påverkan på växthusgasutsläppen under perioden 2030 till 2045 eftersom flera av förslagen gäller samhällsplanering där det tar längre tid innan effekterna får genomslag. Den breda utredningen om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem som vi föreslår syftar till att ta fram system som fasar ut de fossila drivmedlen och som leder till att vi når i princip nollutsläpp från transporter senast 2045. Övriga förslag syftar till att öka robustheten i omställningen där utsläppen också minskas genom effektivare fordon och transporter. Men de syftar också till att minska de samhällsekonomiska kostnaderna för omställning och bidrar samtidigt till att uppnå andra samhällsmål såsom minskade utsläpp av kväveoxider, ökad trafiksäkerhet och ökad social hållbarhet.

Andra effekter av förslagen

Generellt sett är de största effekterna på statens budget kopplade till förslagens indirekta effekter på intäkter från drivmedelsrelaterade skatter (energiskatt, koldioxidskatt, moms). Det sker dels till följd av att förslag styr bort från användning av högbeskattade drivmedel såsom bensin och diesel, dels till följd av att trafikens omfattning – och därmed drivmedelsanvändning – förändras.

De förslag som bedöms ha störst direkta budgeteffekter är förslaget om en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner, en förlängd klimatpremie för tunga lastbilar, en förstärkning av Industriklivet och att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg. Även förslagen om att minska utsläppen från statens fartyg och från upphandlad Gotlandstrafik har direkta konsekvenser för statsbudgetens utgiftssida.

Vissa förslag innebär att kommuner, och i någon mån regioner, ges nya möjligheter att bedriva klimatpolitik. Det ekonomiska utfallet för sådana åtgärder beror helt på hur dessa aktörer väljer att använda sådana möjligheter. Det förslag som direkt bedöms ha ekonomiska konsekvenser för kommuner är förslaget om sänkt hastighet i tätbebyggt område.

Trafikanalys bedömer att de allra flesta förslagen inte innebär några konsekvenser för den kommunala självstyrelsen. De förslag som vi bedömer har en viss påverkan är förslaget om sänkt hastighet i tätbebyggt område samt att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder.

Förslagen och den övergripande inriktningen på klimatomställningen för transportsektorn bedöms ha såväl positiva som negativa konsekvenser för militärt och civilt försvar. Vi ser att

- förmågan att ta emot och ge hjälp till andra länder måste säkerställas,
- elektrifieringen ökar behoven av en robust elförsörjning och utvecklad elberedskap,
- tillgång till drivmedel är en nyckelfråga och drivmedelsberedskapen behöver anpassas,
- och ett resurs- och transporteffektivt samhälle kan stärka totalförsvarets fortsatta utveckling.

Medskick till regeringen

I det vidare arbetet med att ta fram nästa klimatpolitiska handlingsplan vill vi ge följande medskick till regeringen.

Viktigt att vara pådrivande vid internationella förhandlingar och på EU-nivå

De förslag vi lagt är främst nationella och påverkar möjligheten att nå de svenska klimatmålen. De kan verka som förebild för andra länder att vidta åtgärder och kan på så sätt också ha en indirekt effekt på de globala klimatmålen. Transporter är till sin natur gränsöverskridande och internationella regleringar är därför avgörande för att lyckas med omställningen. Att Sverige är en aktiv och pådrivande aktör i regelutvecklingar såväl inom EU som i internationella organ är därför en mycket viktig uppgift. Det kan påverka möjligheten att nå såväl de nationella som de globala klimatmålen.

Skatter är ett effektivt sätt att styra mot klimatomställning

Även om Trafikanalys uppdrag inte omfattade att ge förslag inom skatteområdet vill vi poängtera att skatter generellt är ett effektivt sätt att styra mot klimatomställning. Det är därför viktigt att utformning av skatter också får en roll i kommande klimatpolitiska handlingsplan. I uppdraget har vi valt att resonera om olika skatter och vilken funktion de kan fylla.

Forskning och innovation har en viktig roll att spela i klimatomställningen

Nya tekniker och sätt att se på samhällsbyggande kan resultera i lösningar som påverkar hur vi lever och verkar och vilka växthusgasutsläpp det ger upphov till. Vi kan se att forskning och innovation behövs inom alla tre åtgärdsområden. Analyser av hur forskning och innovation bör bedrivas, var de största behoven finns och om pågående insatser är tillräckliga bör genomföras inom ramen för ordinarie strategiska processer där forskningsområden och -program samt deras omfattning prioriteras.

Viktigt med uppföljning

Klimatomställningen sker i ett samhälle och en omvärld som fortlöpande förändras. Det kan handla om dramatiska händelser som coronapandemin och det pågående kriget i Ukraina, men också mer långsamma skeenden som digitalisering eller en alltmer tjänstebaserad ekonomi. Förändringarna påverkar hur styrmedlen fungerar och vilka effekter de får. Därför behöver det finnas en fortlöpande uppföljning och utvärdering av styrmedlen för att se om de har de effekter som avsågs eller om de behöver förändras.

Ett transporteffektivt samhälle kräver mer

Att skapa ett transporteffektivt samhälle kräver insatser och åtgärder från många håll, såväl lokalt, som regionalt och statligt men också inom andra områden som näringslivs- och arbetsmarknadsutveckling, liksom inom samhälls- och bebyggelseplanering. Även om vi lyfter fram ett antal förslag på området finns det fortsatt behov att analysera statens roll och styrmedel i detta sammanhang. Till exempel vilken roll staten bör ha för att säkerställa en god tillgänglighet med kollektivtrafiken, och vilken skattepolitik som bör bedrivas för att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Om det vidare arbetet

- Då detta uppdrag har varit brett och omfattat hela den transportpolitiska åtgärdsarsenalen inom klimatområdet, exklusive skatteområdet och med fokus på inrikes transporter, har många förslag inte hunnit utredas grundligt utan vidare utredning krävs.

- Trafikanalys och flera myndigheter har i uppdrag att bistå Regeringskansliet i det vidare arbetet med att ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Vid behov kan vi då vidareutveckla utformning och effektbedömningar av förslag och konsekvenser för exempelvis statsbudgeten.

Trafikanalys metod

Trafikanalys har bedrivit uppdraget genom olika delprojekt med deltagare från de myndigheter som har bistått Trafikanalys. Avstämningar mellan delprojekten har skett löpande. I arbetet har respektive delprojekt arbetat med att kartlägga och analysera dagens styrmedel och förslag som lagts inom tidigare utredningar och processer, bedrivit omvärldsbevakning och dialog med bland annat myndigheter, bransch- och intresseorganisationer. Utifrån detta har analyser genomförts för att slutligen landa i förslag.

Sammanfattning

I denna rapport redovisar Tillväxtanalys regeringens uppdrag att ta fram underlag om näringslivets klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen 2023–2026. Uppdraget är genomfört med stöd från Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Boverket och Skogsstyrelsen.

Resultatet av uppdraget utgår från den uppdragsbeskrivning som regeringen beslutade om den 24 mars 2021 (Regeringskansliet 2021a). I uppdraget ingår att:

- göra en hinderanalys för uppfyllandet av de nationella och globala klimatmålen med tonvikt på jordbruks-, skogsbruks-, industri-, bygg-, fastighets-, avfalls- och energisektorn
- lämna förslag på nya eller förändrade styrmedel, åtgärder och eventuella kompensationsåtgärder för att på ett mer effektivt sätt bidra till att utsläppen minskar i linje med de nationella och globala klimatmålen samtidigt som näringslivet ställer om till nettonollutsläpp med bibehållen och stärkt konkurrenskraft

Sveriges klimatmål är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Uppföljningarna av målet visar att befintliga styrmedel är otillräckliga och att det krävs ytterligare insatser.

Komplex mix av barriärer

Förslagen och rekommendationerna i rapporten består i huvudsak av utredningar som regeringen skyndsamt bör genomföra för att öka takten i klimatomställningen. Varje förslag och rekommendation kommer att bidra till att näringslivets klimatomställning underlättas men för att genomslaget ska bli tillräckligt krävs att merparten av åtgärderna genomförs.

Myndigheternas hinderanalyser visar på en komplex mix av barriärer som näringslivets aktörer möter. Elektrifieringen av samhället får betydande konsekvenser för såväl klimatmålen som för klimatomställningen av näringslivet. Ökade ambitioner inom EU får konsekvenser för Sverige. EU:s klimatpolitik anger ramarna för den svenska klimatpolitiken. Den genomgår just nu betydande revideringar och skärpningar, bland annat inom ramen för Fit for 55. Sverige befinner sig mitt i denna förändringsprocess vilket bidrar till oklara förutsättningar. Något vi med säkerhet vet är att EU:s energi- och klimatpolitik kommer att spela en allt viktigare roll.

Omfattande förändringsprocesser pågår

Majoriteten av rapportens förslag och rekommendationer tar hänsyn till det pågående förändringsprocesserna inom EU:s klimatpolitik. Ett exempel är förslaget om att justera nuvarande regler för fri tilldelning av utsläppsrätter. Implementeringen av förslaget kan få betydande effekt för svenskt näringsliv. Ett annat exempel är förslaget att säkerställa långsiktiga mål för EU ETS efter 2030. I genomförandet är det viktigt att se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare knyter an till och bidrar till EU:s klimatpolitik.

Med skärpta regler och andra styrmedel på EU-nivå får den nationella politiken för näringslivets klimatomställning delvis en ny roll. Den kan i högre grad än tidigare

fokusera på åtgärder som underlättar och driver på själva omställningen. Perspektivbytet betyder ett större fokus på näringslivets internationella konkurrenskraft, klimatomställningens sidonyttor och en bred acceptans för omställningen. Det blir centralt för regeringen att adressera. Ett förslag i rapporten är att regeringen tillsätter en utredning om ett tvådelat ersättningsystem vid etablering av ny kraft. Syftet är att öka incitamenten för lokal acceptans. För att underlätta klimatomställningen inom jordbruket rekommenderas regeringen att dels tillsätta en utredning om ett styrmedelspaket för långsiktigt hållbart jordbruk, dels en utredning om målsättningarna inom cirkulär ekonomi.

Innovationstakten ökar

Flera av rapportens förslag fokuserar på insatser för att underlätta teknikskiften. Det handlar bland annat om åtgärder för att öka incitamenten för energieffektivisering inom såväl fastighetssektorn som energi- och industrisektorn. Det finns också ett förslag om att definiera begreppen nollutsläpp och lågutsläpp för arbetsmaskiner. Ett förslag handlar om att utveckla en stödjande infrastruktur för klimatåtgärder i skogen i syfte att underlätta produktionsprocesser och teknikförändring.

Myndigheternas hinderanalyser lyfter gemensamt behovet av en ökad innovationstakt. Innovation är en central drivkraft i processen för näringslivets klimatomställning och flera förslag syftar till att öka utbudet av innovativa tekniker och produkter, dels via statliga stöd, dels via ökad efterfrågan. Fortsatt stöd till det fordonsstrategiska forsknings- och innovationsprogrammet (FFI) är ännu ett förslag. Ytterligare ett förslag handlar om att tillsätta en myndighetsledd hubb för offentlig upphandling av cement, betong och alternativ till dessa material. Ökade satsningar på metodutveckling för att följa upp och förbättra möjligheterna att minska jordbrukets utsläpp av metan och lustgas föreslås också. Detta då insatser för nya tekniska lösningar och jordbruksåtgärder möjliggörs via kunskap.

Variationer i sektorers mognadsgrad

En återkommande fråga gäller finansieringen av näringslivet klimatomställning. Staten kan underlätta dels via statliga stöd, dels genom att skapa incitament via skattesystemet eller kreditgarantier. Även institutionella investerare har intresse av att ta del av de möjligheter som omställningen ger via utlåning, aktier, bidrag och riskkapital. Den reala ekonomins investeringsbehov varierar mellan sektorer och mognadsgrad men det finns möjligheter i alla sektorer. Ett förslag är att genomföra en nationell pilot för att testa det finansiella instrumentet Carbon Contracts for Difference. Ett annat förslag är att utreda omvända auktioner för ökad kolsänka. Ytterligare ett förslag är att utreda ett anpassat investeringsstöd för jordbruket med inriktning på åtgärder som minskar luft- och klimatutsläpp. En utredning om särskild stöttning för laddinfrastruktur för arbetsmaskiner förslås också. Inom skattesystemet läggs ett förslag om att fasa ut nedsättningen av dieselskatten och i stället utreda ett jordbruksavdrag liksom att utreda en grön skatteväxling inom fiskenäringen. Förslag läggs också om en borttagning av nedsättningen av elskatt för datahallar.

Kompetensförsörjning är en klassisk insats i alla typer av strukturomvandlingar. Det handlar inte bara om tillgången till arbetskraft utan minst lika mycket om utveckling av ny och sektorsövergripande kompetens. Kompetensförsörjning är ett instrument för att

skapa synergier mellan olika verksamhetsområden. En rekommendation om att ta fram en nationell strategi för att attrahera och behålla internationella och inhemska talanger läggs därför fram i rapporten.

47 förslag och rekommendationer

Sammantaget presenterar rapporten 47 förslag och rekommendationer med beskrivningar och tillhörande analyser. Innovation påskyndar omställningen och skapar potential för nya affärsmöjligheter. Nya lösningar kräver dock tid att växa från experimentet till fullskaliga implementeringar. Därför är det viktigt med en politisk långsiktighet som fokuserar på klimatmålet 2045.

Underlagen till rapportens förslag och rekommendationer finns tillgängliga på Tillväxtanalys webbplats och i vissa fall även hos respektive myndighets webbplats.



Svar på remiss - underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023- 2026

§ 604, 0812/22

Beslut

I byggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Skäl för beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2022-10-31, med bilagor.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår att nämnden ska besluta att bifalla tjänsteutlåtandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Justering

Protokollet under denna paragraf förklaras omedelbart justerat.

Dag för justering

2022-11-22

Vid protokollet

Sekreterare

Linnéa Karlsson

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-10-31

Byggnadsnämnden 2022-11-22

Diarienummer 0812/22

Handläggare

Anna Svensson

Telefon: 031 368 18 48

E-post: anna.svensson@sbk.goteborg.se

Svar på remiss - underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023–2026

Förslag till beslut

I byggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsledningskontoret har översänt en remiss till stadsbyggnadskontoret gällande tre underlagsrapporter till kommande nationell klimatpolitisk handlingsplan 2023. Rapporterna; Lokal och regional klimatomställning, Näringslivets klimatomställning och Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, är framtagna av Länsstyrelsen Uppsala län, Tillväxtanalys samt Trafikanalys.

Rapporterna omfattar analyser av nuläge, förutsättningar, hinder och möjligheter samt förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning i hela landet. Förslagen ska bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt och ska kunna införas under perioden 2023–2026.

Stadsbyggnadskontoret anser att de tre utredningarna är väl genomförda och presenterar ett gediget arbete med bra underlagsmaterial. Presenterade förslag på styrmedel och åtgärder är över lag konkreta och genomtänka. De förslag som läggs fram handlar bland annat om ledarskap för klimatomställning, mer samverkan och ökad genomförandekapacitet på både statlig, regional och kommunal nivå. Vidare föreslås att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip. Kontoret anser att det är bra exempel på några av de steg som behöver tas för att påskynda klimatomställningen.

Det föreslås även ett ökat skydd av produktiv skogsmark som kan ge stöd i prioritering av markanvändning i konkurrens om andra ändamål/behov t ex avverkning och exploatering, vilket skulle kunna innebära en inskränkning för den kommunala markanvändningen. I

sammanhanget ser vi ändå att det positiva överväger och blir ett stöd i att bidra till det övergripande behovet av klimatomställning.

Stadsbyggnadskontoret är i huvudsak positiv till alla förslagen, del flesta av dem rör dock inte kontorets verksamhet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Det kan konstateras att det är många olika åtgärder som föreslås och på olika nivåer, såväl nationellt, regionalt som kommunalt.

Ska åtgärderna göra skillnad kommer staden att behöva avsätta framför allt personella resurser till medverkan i olika former av samverkan och plattformar. Vad som landar på byggnadsnämnden är i dagsläget omöjligt att avgöra. Alternativet att inte avsätta resurser till de åtgärder som föreslås är att skjuta arbetet med klimatmålen framför sig, vilket kan bli än mer kostsamt.

Bedömning ur ekologisk dimension

I stadens budget för 2020 fastläs att vår tids största globala utmaning är klimathotet och människans stora avtryck i miljön. Vi vill att Göteborg ska vara ledande i omställningen till ett mer hållbart samhälle. Vilket ligger helt linje med Sveriges klimatpolitiska ramverk. För att nå lokala såväl som nationella och även internationella klimatmål måste utsläppen minska drastiskt. De förslag på styrmedel och åtgärder som beskrivs i underlagsrapporterna bidrar till efterfrågad kunskap, kompetens och kapacitetsbyggande som är grunden för att lyckas med de åtgärder som behövs för att minska utsläppen.

Bedömning ur social dimension

Förslagen är kopplade till klimatmålen och därmed påverkan på människors hälsa och välmående, inte minst barns och ungas välmående. Klimatfrågan har ett perspektiv som går längre bort i tiden. Framtida generationers möjligheter att leva ett gott liv är avhängigt vår förmåga att begränsa klimatutsläpp och andra utsläpp till luft och tar vi inte tag i den frågan nu skjuter vi problemet på framtiden, till våra barn och unga.

Bilagor

1. Lokal och regional klimatomställning - underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023. Publikation 2022:14, Länsstyrelsen Uppsala län
2. Näringslivets klimatomställning. PM 2022:10, Tillväxtanalys
3. Beskrivning av förslag och rekommendationer. Faktablad 2021/54, Tillväxtanalys
4. Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapport 2022:14, Trafikanalys
5. Stadsbyggnadskontorets Remiss Slutbetänkande Rätt för klimatet, SOU 2021:21

Ärendet

Inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (2023–2026) har, på uppdrag av regeringen, Trafikanalys, Tillväxtanalys samt Länsstyrelsen i Uppsala tagit fram underlag med analyser och förslag som bidrar till klimatomställningen.

Stadsledningskontoret har översänt en remiss till stadsbyggnadskontoret gällande de tre underlagsrapporterna till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023.

Stadsledningskontoret har valt att samtidigt remittera de tre parallella rapporterna, som delar av en helhet. De tre underlagsrapporterna är:

- *Lokal och regional klimatomställning - underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023. Publikation 2022:14, Länsstyrelsen Uppsala län*
- *Näringslivets klimatomställning. PM 2022:10, Tillväxtanalys*
Beskrivning av förslag och rekommendationer. Faktablad 2021/54, Tillväxtanalys
- *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapport 2022:14, Trafikanalys*

Stadsledningskontoret önskar kortfattade svar utifrån respektive organisations ansvarsområde och prioriterade områden.

Byggnadsnämnden har fått ärendet för yttrande och ska inkomma med svar till stadsledningskontoret senast den 22 november 2022.

Beskrivning av ärendet

Underlagen rör analyser, förslag och åtgärder inom transportsektorn, näringslivet samt klimatomställning i kommuner och regioner.

Bakgrund

Till år 2045 ska Sverige uppnå klimatneutralitet och därefter uppnå ”negativa utsläpp” eller klimatpositivitet, där mer koldioxid binds in än vad som släpps ut. Endast åtta år kvarstår till måläret 2030 då den svenska transportsektorn ska ha minskat sin klimatpåverkan med 70% jämfört med 2010. Parisavtalets ambition att undvika global temperaturökning över 1,5 grader Celsius förutsätter att klimatmålen nås såväl i Sverige som internationellt. Det Klimatpolitiska Rådet lyfter ett flertal utmaningar i svensk klimatpolitik som måste lösas för att fullgöra avtalet. Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år som beskriver regeringens klimatarbete, åtgärder och åtaganden så att klimatmålen nås. För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag, ett till Länsstyrelsen i Uppsala län om lokal och regional klimatomställning, ett till Trafikanalys om transporternas klimatomställning samt ett till Tillväxtanalys om näringslivets klimatomställning.

Förslagen

Uppdragen har omfattat analyser av nuläge, förutsättningar, hinder och möjligheter och utifrån dessa tagit fram förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning i hela landet.

Förslagen ska bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt och ska kunna införas under perioden 2023–2026.

Utredningen om Lokal och regional klimatomställning - underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023 (Länsstyrelsen i Uppsala län) har tagit fram följande förslag på paket med styrmedel och åtgärder för att bidra till klimatomställningen, för utförligare beskrivning hänvisas till bilaga 1. Gråmarkerat och kursiv stil är de förslag som i huvudsak berör stadsbyggnadskontoret, för utförligare beskrivning hänvisas till bilaga 1.

| Paket | Förslag |
|---|--|
| Ledarskap för klimatomställning | <p><i>1. Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning</i></p> <p><i>1.1 Uppdrag som förändringsledare med kansli</i></p> <p><i>1.2 Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning</i></p> <p><i>1.3 Kompetenslyft för klimatet - leda klimatomställning med helhetssyn</i></p> |
| Myndighetslyft för klimatet | <p><i>2. Myndighetslyft för kommuner och regioners klimatomställning</i></p> <p><i>2.1 Uppdrag till myndigheter om att utveckla samverkan för lokal och regional klimatomställning</i></p> <p><i>2.2 En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning</i></p> <p><i>2.3 Rådgivningscentral för försöksverksamhet</i></p> <p>2.4 Förstärkt uppdrag till statistikmyndigheter att utveckla statistik på lokal och regional nivå</p> |
| Kommunalt klimatlyft | <p><i>3. Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner</i></p> <p>4. Standardiserad redovisning av klimatåtgärder</p> |
| Regionalt klimatlyft | <p><i>5. Förstärkt uppdrag till länsstyrelsen för att leda och koordinera energi- och klimatomställning på lokal och regional nivå</i></p> <p>6. Regional upphandlingssamordning</p> <p>7. Regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion</p> |
| Kompletterande förslag med särskild relevans för lokal och regional klimatomställning | <p>8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling</p> <p>8.1 Uppdrag om att ta fram en vägledning för upphandlande enheters egna riktlinjer</p> <p>8.2 Uppdrag om att utreda framtagande av fördjupade vägledningar inom områden av extra relevans för minskad klimatpåverkan</p> <p>9. Ökad lokal implementeringsförmåga för kolinbindning via återvätning</p> <p>9.1 Kompetenssatsning för ökad kolinbindning genom återvätning av skogsmark</p> <p>9.2 Förlängt uppdrag om att etablera återvätningsavtal</p> <p>10. Utred tillstånds- respektive anmälningskrav för stora energi- och eleffektanvändare</p> |

Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapport 2022:14,

Trafikanalys har tagit fram trafikövergripande förslag samt förslag inom tre olika områden; Hållbara förnybara drivmedel; Ett transporteffektivt samhälle; Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Nedan redovisas en sammanställning av de förslag som Trafikanalys har tagit fram, för utförligare beskrivning hänvisas till bilaga 4. Gråmarkerat och kursiv stil är de förslag om i huvudsak berör stadsbyggnadskontoret.

| Trafikslagsövergripande förslag | |
|---|---|
| Område | Förslag |
| Förslag inom hållbara förnybara drivmedel | En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem |
| Förslag inom ett transporteffektivt samhälle | <i>Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip</i> |
| Förslag som rör vägtrafiken | |
| Område | Förslag |
| Förslag rörande hållbara förnybara drivmedel | Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att - införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten - förstärka Industrikivet |
| Förslag rörande ett transporteffektivt samhälle | <i>Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle.</i> Sänk hastigheten i tätbebyggt område <i>Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder</i> Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete |
| Förslag rörande energieffektiva vägfordon | Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner |
| Förslag som rör sjöfarten | |
| Område | Förslag |
| Förslag som rör hållbara förnybara drivmedel | Utveckla kraven på myndigheternas fartygsflotta Utred nationella krav på drivmedel för mindre fartyg |
| Förslag som rör ett transporteffektivt samhälle | Utvidga och förläng uppdraget till sjöfartens nationella samordnare till att inkludera arbete för sjöfartens klimatomställning Inför ett omställningsprogram enligt norsk modell Inför ett konsultstöd för en grönare sjöfart enligt norsk modell (Servicekontor) |
| Förslag inom energieffektiva fartyg | Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken |
| Förslag som rör luftfarten | |
| Område | Förslag |
| Förslag som rör hållbara förnybara drivmedel | Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg Upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik |
| Förslag som rör energieffektiva flygplan | Utred ett investeringsstöd för framdragning av el för elflyg Utred stöd till inköp av fossolfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra |

Näringslivets klimatomställning, PM 2022:10, Tillväxtanalys

I rapporten presenteras totalt 47 förslag och rekommendationer fördelade på 13 fokusområden; Elektrifiering, Markanvändning, Konstruktioner och bostäder, Industri, Förbränning av plast, Arbetsmaskiner, EU-politiken som grundförutsättning. Finansiering, Offentlig upphandling, Kompetensförsörjning, Utvidgade processer för lärande. Endast fokusområde som har förslag som i huvudsak berör stadsbyggnadskontoret redovisas här, för övriga förslag hänvisas till bilaga 2 och 3. Gråmarkerat och kursiv stil är de förslag om i huvudsak berör stadsbyggnadskontoret.

| Fokusområde | Förslag |
|----------------|--|
| Markanvändning | <ol style="list-style-type: none">5. Utred omvända auktioner för ökad kolsänka6. Förläng stödet till Skogsstyrelsens återvätningsavtal<i>7. Öka skyddet av produktiv skogsmark med höga naturvärden</i>8. Fasa ut nedsättningen av dieselskatten och utred ett jordbruksavdrag9. Utred investeringsstödet Kväveklivet10. Förstärk och fortsätt arbetet för minskat matsvinn11. Utred styrmedelspaket för långsiktigt hållbart jordbruk12. Utred målsättningarna om cirkulär ekonomi |

Stadsbyggnadskontorets bedömning

De tre utredningarna är väl genomförda och presenterar ett gediget arbete med bra underlagsmaterial. Presenterade föreslag på styrmedel och åtgärder är över lag konkreta och väl genomtänka. Stadsbyggnadskontoret är i huvudsak positiv till alla förslagen, delar av dem rör dock inte kontorets verksamhet. Remissvaret koncentreras till de åtgärder som i huvudsak berör byggnadsnämnden.

Utredningen om Lokal och regional klimatomställning - underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023

Ledarskap för klimatomställning

Kontoret håller i stora delar med om analysen kring ledning och styrning och att det finns behov av insatser. Bra förslag på nationell samordnare och samlade resurser men det viktigaste är att utveckla och stärka den kommunala nivån inom alla led.

Mycket handlar om samordning men det behöver bli mer konkret kring vad som ska samordnas. Vi har många plattformar och arenor, de kan samordnas bättre men det får inte bli en överbyggnad av det som redan sker. Det som finns kan användas bättre.

Nationella samordnade och ledningsfunktioner är bra men det behövs också förstärkning inom den kommunala organisationen. Generell synpunkt är att fler åtgärder borde riktas till beslutsfattare och ledningsgrupper. Beslutsfattare och chefer behöver förstå att samarbete och samverkan är ett långsiktigt arbete, det tar tid och det är ett gemensamt

arbete. Kontoret ser gärna mer av åtgärder som stödjer genomförandekapaciteten i den kommunala organisationen.

Det är generellt positivt att kommunallagen ses över och tydliggör kommunens ansvar att följa klimatlagen.

Myndighetslyft för klimatet

Kontoret är positivt till att myndigheter samordnas, det är önskvärt att de bättre förstår kommunernas arbete och utmaningar och svårigheter. Det är en brist idag, som utredningen också påvisar.

Bra om det kan identifieras hinder och möjligheter i befintlig lagstiftning.

Stadsbyggnadskontoret anser också att rådgivningscentral är en intressant idé, gärna med fokus på policy och regler och hur vi kan arbeta med att testa förändringar i dessa. Till exempel, hur vi kan prioritera ärenden som minskar klimatpåverkan. Det blir en utmaning att få till en funktion som kan serva alla kommuner och regioner. Ska den bli användbar måste det inom centralen finnas personer som kan ta en detaljerad diskussion och inte bara hänvisa till ett befintligt kunskapscentrum. Försöksverksamhet kring tekniska lösningar har vi redan, detta måste fokusera på annat.

Kommunalt klimatlyft

Klimatomställningsfunktion är ett bra förslag, som redan nu testas, bl. a i Göteborg. Men risken är att det blir en satellitfunktion som inte ingår i det vardagliga arbetet. En klimatomställningsfunktion betyder inte per automatik att arbetet blir gjort. Det måste till ett annat synsätt och arbetssätt i kommunerna.

Regionalt klimatlyft

Som det framgår av utredningen är klimatmålen tydligt utstakade från regeringen men att klimatarbetet konkurrerar med andra viktiga politiska frågor och prioriteringar. Klimatfrågan blir lätt marginaliserad. Kontoret anser att det finns ett behov av en tydlighet från staten, för att få kraft att driva omställningen, och det är kanske Länsstyrelsens viktigaste uppdrag.

Övrigt

Kontoret delar bedömningen att även PBL i högre grad än idag behöver bidra till klimatmålen, bl. a genom transporteffektivt samhälle. Fysisk planering har en viktig roll och PBL behöver ses över, verktyg för att analysera och bedöma klimatpåverkan behöver tas fram.

Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapport 2022:14,

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip.

Kontoret anser att det är ett bra förslag men det kommer att krävas mer av oss och myndigheterna för att få till en bra samverkan, som kräver tid och uthållighet. Det är också viktigt att Trafikverket får mandat att ta ett större helhetsansvar för samhällsplaneringen gemensamt med kommunerna och regionerna.

I den statliga utredningen Rätt för klimatet SOU 2021:21, finns förslag på att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten får i uppgift att verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikesflyg minskar, vilket kontoret anser är ett bra förslag som hänger ihop med aktuella förslag om transportsektorns klimatomställning. Vidare anser kontoret att genomslaget för fyrstegsprincipen i transportplaneringen behöver öka. Samt att inriktningen av den nationella planen respektive länsplanerna ska bestämmas med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv på transportsystemet och fyrstegsprincipen.

Kontoret vill också lyfta att möjligheten att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur vilket vi tillstyrker. Kontoret tycker också att det är bra att en mätbar parameter, trafikarbete, kopplas till begreppet transporteffektivt samhälle för att konkretisera dess innebörd. Kontoret anser dock att det är viktigt att begreppet transporteffektivitet preciseras och att det kan förändras med samhällsutvecklingen.

Flera av förslagen och åtgärderna liknar och kan kopplas till det som framkom i den statliga utredningen Rätt för klimatet SOU 2021:21. Kontoret bilägger därför det yttrande som gjordes då, se vidare bilaga 5.

Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle.

Kontoret anser att det är en bra idé. Idag sker arbete ofta utifrån den enskilda organisationens uppdrag, ofta med en tendens att bevaka respektive ansvarsområde. De gemensamma diskussionerna tenderar att handla mer om vem som ska betala för vad istället för att hitta den bästa helhetslösning, oavsett vem som är ansvarig aktör.

Kontoret vill särskilt lyfta Länsstyrelsen roll, att den förtydligas inte minst avseende ansvarsfördelning och möjligheter till ingripandegrund.

Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder.

Det är en viktig fråga och kontoret är positiva till förslaget. I tidigare nämnda SOU 2021:21 föreslås att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. får ett tillägg som innebär att statlig medfinansiering får beviljas för åtgärder som kan minska behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur genom att påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller genom en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Denna typ av åtgärder behövs och är viktiga för att öka möjligheterna med statlig medfinansiering.

Näringslivets klimatomställning, PM 2022:10, Tillväxtanalys

Öka skyddet av produktiv skogsmark med höga naturvärden

Bedömningen är att åtgärden kan bli ett positivt stöd i kommunens klimatarbete och omställning mot klimatneutralitet. Ett ökat skydd av produktiv skogsmark kan ge stöd i prioritering av markanvändning i konkurrens om andra ändamål/behov t ex avverkning och exploatering. Det är samtidigt en inskränkning för kommunens möjlighet att använda

mark och vatten så som kommunen själv önskar. I sammanhanget ser vi ändå att det positiva överväger och blir ett stöd i att bidra till det övergripande behovet av klimatomställning.

Henrik Kant

Alexander Danilovic

Stadsbyggnadsdirektör

Tf. chef Strategiska avdelningen



Svar på remiss: Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

§ 107, 342/22

Beslut

I Inköps- och upphandlingsnämnden

1. Nämnden tillstyrker remissen i de delar som berör nämndens verksamhet i rapporten Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning:
 - Förslag 6, Regional upphandlingssamordning,
 - Förslag 8, Ökade klimatkrav i offentlig upphandling.
2. Nämnden avstår från att ta ställning till remissen i övrigt.
3. Nämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.
4. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Ärendet

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. Nämnden ska besvara remiss från kommunstyrelsen som sedan besvarar remissen för staden.

Handlingar

1. Tjänsteutlåtande den 7 oktober 2022,
2. Beskrivning av förslag och rekommendationer.
3. PM 2022:10 Näringslivets klimatomställning,
4. Lokal och regional klimatomställning,
5. Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning.

Propositionsordning

Ordförande frågar om nämnden kan besluta enligt förvaltningens förslag och finner att det är nämndens beslut.

Dag för justering

2022-11-28

Vid protokollet

Sekreterare

Kajsa C. Sultanova



Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum: 2022-11-28

Ordförande

Gustaf Göthberg (M)

Justerande

Eva Ternegren (MP)



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2022-10-07

Diarienummer N050-0342/22

Handläggare

Katarina Crafoord, Linda Nilsson

Telefon: 031-366 37 68

E-post: katarina.crafoord@ink.goteborg.se

Svar på remiss: Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Förslag till beslut

I Inköps- och upphandlingsnämnden

1. Nämnden tillstyrker remissen i de delar som berör nämndens verksamhet i rapporten *Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning*:
 - *Förslag 6, Regional upphandlingssamordning,*
 - *Förslag 8, Ökade klimatkrav i offentlig upphandling.*
2. Nämnden avstår från att ta ställning till remissen i övrigt.
3. Nämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.
4. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan gav regeringen under våren 2021 tre parallella uppdrag, att redovisa och sända ut på remiss under hösten 2022. Dessa tre uppdrag är:

1. Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning (M2021/00669)
2. Trafikanalys - transportområdets klimatomställning (I2021/01006)
3. Tillväxtanalys - näringslivets klimatomställning (N2021/01037)

Nämndens verksamhet berörs av två förslag i rapporten "Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning (M2021/00669)" och därför gäller detta remissvar enbart dessa delar:

1. *Förslag 6, Regional upphandlingssamordning*, där fleråriga statliga stöd till regionala funktioner för upphandlingssamordning för utveckling och tillämpning av klimatkrav i upphandling föreslås.
2. *Förslag 8, Ökade klimatkrav i offentlig upphandling*. Förslaget innebär att Upphandlingsmyndigheten föreslås få medel och uppdrag att dels ta fram och upprätthålla vägledningar för utformning av kommuners och regioners upphandlingsriktlinjer, dels att utreda lämpligt framtagande av fördjupade vägledningar, främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan.

Sammanfattningsvis ställer sig Inköp och upphandlingsförvaltningen positiva till de båda förslagen som går i linje med Göteborgs stads långtgående politiska mål och ambitioner inom hållbar utveckling.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen bedömer inte att förslagen innebär ytterligare ekonomiska kostnader för Staden då förslagen går i linje med Göteborg stads redan befintliga politiska mål och styrning kopplat till inköp, upphandling och klimat.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslagen till styrmedel och andra åtgärder från Länsstyrelsen i Uppsala län, syftar till att underlätta lokal och regional klimatomställning i hela landet för att nå de nationella och globala klimatmålen på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. Förvaltningen bedömer att förslagen har en positiv påverkan för den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Ärendet

Remissen *Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023* inkom till Inköp och upphandlingsförvaltningens den 2022-09-22. Inköp och upphandlings svar ska vara Stadsledningskontoret tillhanda 2022-11-28.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. Den första klimatpolitiska handlingsplanen lämnades i slutet av 2019 i *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan* (prop. 2019/20:65) till riksdagen. Genomförandet utvärderas årligen av Klimatpolitiska rådet.

För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan gav regeringen under våren 2021 tre parallella uppdrag, att redovisa och sända ut på remiss under hösten 2022. Dessa tre uppdrag är:

3. Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning (M2021/00669)
4. Trafikanalys – transportområdets klimatomställning (I2021/01006)
5. Tillväxtanalys - näringslivets klimatomställning (N2021/01037)

Nämndens verksamhet berörs av förslagen i rapporten ”Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning (M2021/00669)” och därför gäller detta remissvar den rapporten.

Länsstyrelsen i Uppsala län - lokal och regional klimatomställning

Uppdraget till Länsstyrelsen var att ta fram analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning i hela landet. I uppdraget ingick att analysera vilka förutsättningar kommuner, regioner och andra relevanta aktörer har för att styra mot minskade utsläpp. Enligt uppdraget ska förslagen bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt och ska kunna införas under perioden 2023–2026. Det är två förslag i rapporten som berör inköp och upphandlingsområdet:

- Förslag 6. Regional upphandlingssamordning.
- Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Förslag 6. Regional upphandlingssamordning

Enligt utredningens analys behöver klimatkrav öka i offentlig upphandling om det offentliga ska gå före i klimatomställningen. Ett identifierat hinder enligt utredningen är resurs- och kapacitetsbrist hos upphandlande myndigheter. För att överkomma detta föreslås att fleråriga statliga stöd införs till regionala funktioner för upphandlingssamordning för att utveckla och stötta tillämpningen av klimatkrav i upphandling. Medel ska kunna sökas av region, kommunförbund, gemensam inköpsorganisation, samordnande kommun eller motsvarande via Upphandlingsmyndigheten som även uppdras att stödja och följa upp upphandlingssamordningens arbete.

Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Förslag 8 består av två delar. Del ett innebär att Upphandlingsmyndigheten föreslås få

medel och uppdrag att ta fram och upprätthålla *vägledningar för utformning av kommuners och regioners upphandlingsriktlinjer*. Upphandlingsriktlinjerna för kommuner och regioner bör även inkludera tydliga rekommendationer för när livscykelkostnadsberäkningar ska tas fram vid upphandling och förtydligas med exempel där denna typ av underlag ger långsiktig kostnadseffektivitet.

Del två innebär att Upphandlingsmyndigheten föreslås få medel och uppdrag att utreda lämpligt framtagande av *fördjupade vägledningar, främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan*, till exempel för fordon, drivmedel, transporttjänster, bygg- och anläggningsuppdrag, vård och omsorg, måltider, livsmedel, förbrukningsvaror, plast och maskiner, utrustning inklusive IT-utrustning.

Förvaltningens bedömning

Förslag 6. Regional upphandlingssamordning

Inköp och upphandlingsförvaltningen är positiv till *Förslag 6, Regional upphandlingssamordning*.

Förvaltningen instämmer i analysen att ett hinder för att upphandlande myndigheter ska ställa relevanta klimatkrav och följa upp dessa är tillgången på tid och personer med rätt kompetens. Förvaltningen är positiv till utredningens förslag att bidra med stöd till kommunerna och regionerna för att överkomma detta hinder. Förvaltningen ser också positivt på att den regionala samordnarfunktionen föreslås underlätta upphandlande myndigheters arbete med uppföljning av krav, eftersom det är minst lika viktigt med uppföljning som att ställa krav i offentlig upphandling för att få en verklig effekt.

I Västra Götalandsregionen finns flera organisationer som kan vara aktuella att söka medlen och agera samordnare. Förvaltningen ser att det är viktigt att en dialog förs mellan till exempel Göteborgsregionens kommunalförbund, andra kommunalförbund i regionen, VGR och Inköp och upphandling i Göteborgs stad för att hitta bästa samverkansformen som både kan vara drivande för de som idag ligger långt fram, samt höja nivån för upphandlande myndigheter som idag inte ställer särskilt långtgående klimatkrav eller följer upp dessa.

Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Förvaltningen är positiv till båda delarna i *Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling*. Syftet är att öka klimatkrav i den offentliga upphandlingen genom att hjälpa till att lägga grunden genom att vägledningar och riktlinjer ska finnas på plats hos upphandlande offentliga organisationer. Enligt utredningen adresserar förslaget ”hinder i form av brist på ledarskap och ramvillkor”. Förslaget är väl sammankopplat med tidigare förslag (*förslag 6, Regional upphandlingssamordning*).

Enligt förslaget bör upphandlingsriktlinjerna för kommuner och regioner inkludera tydliga rekommendationer för när livscykelkostnadsberäkningar ska tas fram vid upphandling och förtydligas med exempel där denna typ av underlag ger långsiktig kostnadseffektivitet.

Förvaltningens bedömning är att Göteborgs Stads Riktlinje för inköp och upphandling i kombination med Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram visar på en tydlig ambition och styrning till förvaltningar och bolag att ställa långtgående klimatkrav samt att följa upp dessa. Om förslaget beslutas och Upphandlingsmyndigheten tar fram

rekommendationer om riktlinjer enligt förslaget, kan Göteborgs Stad behöva se över var och på vilket sätt rekommendationer för livscykelkostnadsberäkningar ska finnas med i styrande dokument.

Katarina Crafoord
Miljöspecialist

Henrik Karlsson
Direktör

Linda Nilsson
Hållbarhetschef

§ 217 Dnr MKN-2022-18351

Yttrande till kommunstyrelsen över remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023, SLK 1046/22

Beslut

Miljö- och klimatnämnden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande över remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023, till kommunstyrelsen.

Handlingar

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2022-11-10 med bilagor.

Protokollsanteckning

Lars Andreasson (D) antecknar följande till protokollet:

En av punkterna på yttrandet är "Sänk hastigheten i tätbebyggt område"

Då det varken i bilagan Trafikanalys eller på annat håll finns några belägg för att en hastighetssänkning från 50 km/h till 40 eller 30 har någon som helst effekt som klimatåtgärd, kan Demokraterna inte ställa oss bakom denna punkt.

Tvärtom anser vi att en sådan åtgärd blir kontraproduktiv. Försvårar man för bilister att ta sig fram i tätbebyggt område kan resultatet istället bli att handel och verksamheter flyttar ut till ytterområden i ännu högre grad. Då utarmar man stadens centrala delar ytterligare, samtidigt som bilberoendet ökar då servicen hamnar utanför tätorten.

Dessutom är vi principiellt emot åtgärder som försämrar vissa transportsätt bara för att minska skillnaderna mot andra, långsammare transportsätt. Det ger en negativ utveckling.

Vi ser hellre åtgärder som ger positiva effekter.

Vår uppgift i politiken ska vara att underlätta och förbättra möjligheterna för invånare och verksamheter att verka i staden. Inte att försvåra.

Handlingar skickas till

Kommunstyrelsen



Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2022-11-22

Dag för justering

2022-11-25

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Alander

Ordförande

Emmyly Bönfors Jansson (C)

Justerande

Helena Norin (MP)

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla 2022-11-25.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-11-17

Diarienummer 2022–18351

Handläggare

Martin Boije

Telefon: 031-3683757

E-post: martin.boije@miljo.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023, SLK 2022– 18351

Förslag till beslut

Miljö- och klimatnämnden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande över remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023, till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Remissen avser underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023, vilket innehåller tre underlagsrapporter med analyser och förslag på åtgärder och styrmedel gällande näringslivets klimatomställning, transportsektorns klimatomställning samt lokal och regional klimatomställning. Sammanlagt presenteras totalt 80 förslag. Förvaltningen noterar att ett av förslagen är införandet av en klimatomställningsfunktion med Göteborgs Stad som förebild.

Förvaltningen är i huvudsak positivt inställd till förslagen i samtliga tre underlagsrapporter och bedömer att de kommer utgöra viktiga underlag till regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Omkring 65 procent av Göteborgs geografiska utsläpp av växthusgaser kommer från industrin samt el- och fjärrvärmeanläggningar. För att minska utsläppen från dessa källor krävs kraftfulla och långsiktiga styrmedel. Därmed ser förvaltningen positivt på förslagen som syftar till att skärpa styrningen inom EU ETS och förslaget om att göra statliga åtaganden långsiktigt bindande.

Även inom transportsektorn är långsiktiga styrmedel en förutsättning för att nå både de nationella och lokala klimatmålen, i kombination med åtgärder som främjar hållbara transporter. Därför ser förvaltningen positivt på förslagen om en bred utredning av reduktionsplikten, tillträde till laddning och att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder.

Bland de förslag som presenteras inom lokal och regional klimatomställning bedömer förvaltningen att de som bidrar till tydligare mandat och ökade resurser för att kunna driva på arbetet med klimatomställningen är bra. Förslag som syftar till ökad samordning och koordinering av befintliga initiativ och förslag som syftar till att skärpa och förtydliga klimatkraven i offentlig upphandling är också viktiga.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningen bedömer att underlagsrapporternas förslag i huvudsak gynnar en hållbart ekologisk utveckling. Under rubriken Förvaltningens bedömning beskrivs vilka aspekter som belyses ytterligare.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilagor

1. Tillväxtanalys (2022), *Näringslivets klimatomställning*
2. Tillväxtanalys (2022), *Beskrivning av förslag och rekommendationer*
3. Trafikanalys (2022), *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen*
4. Länsstyrelsen Uppsala Län (2022), *Lokal och regional klimatomställning - underlag inför den klimatpolitiska handlingsplanen 2023*

Ärendet

Kommunstyrelsen har gett miljö- och klimatnämnden möjlighet att yttra sig över Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023, dnr 2022–18351 senast den 22 november 2022.

Miljöförvaltningen har begärt och fått förlängd remisstid till den 25 november 2022 för behandling i miljö- och klimatnämnden den 22 november 2022.

Miljöförvaltningen har bedömt förslagen i remissen och tagit fram förslag till yttrande som redovisas i detta tjänsteutlåtande.

Beskrivning av ärendet

Regeringen ska enligt klimatlagen ta fram en klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits.

Remissen om Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023 innehåller 80 förslag på åtgärder och styrmedel som kan bidra till att Sverige når sina beslutade klimatmål. Miljöförvaltningen har kommenterat 34 av dessa förslag. Urvalet baseras främst på vikten av förslagen för genomförandet av stadens miljö- och klimatprogram, med fokus på de sektorer som har störst utsläpp i Göteborgs geografiska område. De aktuella åtgärderna är följande:

Näringslivets klimatomställning

1. Utred ett tvådelat ersättningsystem vid etablering av ny kraft
2. Utred styrmedel som underlättar användning av spillvärme
4. Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om
8. Fasa ut nedsättningen av dieselskatten och utred ett jordbruksavdrag
11. Utred styrmedelspaket för långsiktigt hållbart jordbruk
18. Utred nationell kvotplikt
19. Utred miljö- och klimatnyttan av en nationell infrastruktur för materialåtervinning
20. Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)
23. Stödåtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner
26. Säkerställ långsiktiga mål för EU ETS efter 2030
27. Inrätta ett europeiskt samarbete om Carbon Contracts for Difference (CCfD)
28. Säkerställ inkludering av slopad fri tilldelning av utsläppsrätter i CBAM och fasa ut fri tilldelning senast 2035
29. Justera nuvarande tilldelningsregler för fri tilldelning av utsläppsrätter
31. Se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter till och bidrar till EU:s klimatpolitik

32. Verka för en höjd minimiskatt inom EU:s energiskattedirektiv och begränsa möjlighet till undantag

35. Samordning inom Regeringskansliet för bättre effekt av olika initiativ

38. Genomför en nationell pilot för att testa det finansiella instrumentet Carbon Contracts for Difference (CCfD)

39. Gör statliga åtaganden långsiktigt bindande

42. Ställ krav vid offentlig upphandling för arbetsmaskiner

Transportsektorns klimatomställning

En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att förstärka Industriklivet

Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå

Lokal och regional klimatomställning

Förslag 1. Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning

Förslag 2. Myndighetslyft för kommuners och regioners klimatomställning (med tillhörande underförslag 2.2 *En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning* och 2.4 *Förstärkt uppdrag till statistikmyndigheter att utveckla statistik på lokal och regional nivå*)

Förslag 3. Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner

Förslag 4. Standardiserad redovisning av klimatåtgärder

Förslag 5. Förstärkt uppdrag till länsstyrelsen för att leda och koordinera energi och klimatomställning på lokal och regional nivå

Förslag 6. Regional upphandlingssamordning

Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Förslag 10. Utred tillstånds- respektive anmälningsplikt för stora energi- och eleffektanvändare

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen är i huvudsak positiv till förslagen i samtliga tre underlagsrapporter och bedömer att de kommer utgöra viktiga underlag till den nya regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan. Vi noterar att flera förslag avser ytterligare utredningar, här hade förvaltningen föredragit att det i stället var mer fokus på fler konkreta förslag på styrmedel och åtgärder som kan minska utsläppen på kort sikt.

Näringslivets klimatomställning

Hälften av utsläppen av växthusgaser inom Göteborgs geografiska område kommer från industrin, i huvudsak från raffinaderierna. Dessa utsläpp saknar Göteborgs Stad i stor utsträckning rådighet över. För att minska de processrelaterade utsläppen inom denna sektor krävs verkningsfulla och effektiva EU- och nationella styrmedel som prissätter utsläppen tillräckligt högt. Det behövs samtidigt investeringsstöd för marknadsintroduktion av ny teknik och styrmedel som främjar en ökad efterfrågan på förnybar energi. Förslag 26–29 samt 32 och 38 stöder en sådan inriktning vilket förvaltningen bedömer som positivt.

El- och fjärrvärmeproduktionen står för omkring 14 procent av utsläppen inom Göteborgs geografiska område. Förslagen som nämns i stycket ovan stöttar omställningen inom dessa sektorer också. Även om utsläppen från Göteborg Energis egen produktion ska vara fria från fossila utsläpp 2025 är det viktigt att fortsatt arbeta för ett effektivt och kapacitetssäkert energisystem. Av den anledningen ser förvaltningen positivt på utredningsförslag 2 och 4, även om dessa förslag inte primärt bidrar till att minska utsläppen i staden. Inom ramen för dessa förslag ser staden intresse av att utreda och implementera styrmedel och offentliga åtgärder som stöttar utveckling och marknadsintroduktion av teknik och flexibilitetstjänster för lagring och användning av energi och värme.

I syfte att öka acceptansen för omställningen ser staden positivt på förslag 1. Förvaltningen bedömer att förslaget kan bidra till att öka förutsättningarna för en rättvis klimatomställning. Det är dock viktigt i en sådan utredning att undersöka om det enbart är de ekonomiska incitamenten som är problemet och/eller om det behövs andra incitament som kan öka acceptansen och i sin tur takten för utbyggnaden av förnybar energi.

Det är även viktigt att beakta acceptansperspektivet i utformandet av ett styrmedelspaket för att ändra sammansättningen av vår livsmedelskonsumtion. Förslag 11 i underlagsrapporten, om att utreda styrmedelspaket för ett långsiktigt hållbart jordbruk bör beakta även dessa aspekter, tillsammans med andra effekter på miljö och deras nära koppling till hälsa. Förvaltningen bedömer också att tydligare mål för livsmedels miljö- och klimatpåverkan behövs på nationell nivå för att kunna införa en effektiv och verkningsfull styrning på lokal nivå.

För att på medellång sikt minska utsläppen från Renovas (det kommunalägda regionala avfalls- och återvinningsbolaget) avfallsförbränningsanläggning, som levererar fjärrvärme till staden, krävs sannolikt investeringar i lösningar för infångning, avskiljning, transport och lagring (CCS) av den koldioxid som släpps ut vid förbränning. Förslag 26–29, 32 och 38 kan stimulera investeringar i sådan teknologi. Samtidigt bör möjligheterna till fossil CCS ses som en övergångslösning då det fossila beroendet behöver brytas. Utredningsförslag 18 och 19 är därför viktiga för att undersöka möjligheterna att undvika förbränning av fossil plast och öka materialåtervinningen. Vid vissa anläggningar i

Göteborg kan det bli aktuellt med CCS för biogena koldioxidutsläpp, vilket kommer resultera i negativa utsläpp. För att tillämpa sådana lösningar krävs bland annat att investeringsstöd och regelverk för omvända auktioner kommer på plats.

Utsläppen från arbetsmaskiner står för ungefär 6 procent av utsläppen inom Göteborgs geografiska område. Förvaltningen ser därför positivt på förslag 20, 23 och 42 som främjar forskning, innovation och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner som drivs med förnybara alternativ. Även om det finns mål om att stadens egna arbetsmaskiner ska drivas med förnybar energi senast 2025, finns utsläpp från arbetsmaskiner som staden inte har samma rådighet över. Eftersom dieseln kommer vara ett alternativ för många av arbetsmaskinerna inom en överskådlig framtid är dessa förslag viktiga tillsammans med förslag 8 och 32 samt förslagen om reduktionsplikten i Trafikanalys rapport om transportsektorns omställning (se nedan under rubriken Transportsektorns klimatomställning).

Förvaltningen ser positivt på förslag 35 om att samordna de statliga initiativen som skulle kunna innebära ökade finansieringsmöjligheter för åtgärder som minskar utsläppen för såväl privata som offentliga aktörer. Förvaltningen ser förslag 39, om att göra statliga åtaganden långsiktigt bindande som viktigt. Långsiktighet i politiken är en förutsättning för att få till stånd storskaliga investeringar i exempelvis förnybar energi.

Förvaltningen ställer sig negativ till den del av utredningsförslag 31 som riskerar att bidra till att Sverige sänker sina klimatambitioner. Precis som Göteborgs Stad, bör Sverige fortsatt agera föregångare i EU och resten av världen. Föregångarskap är viktigt i det internationella klimatpolitiska arbetet. Dessutom kan högre klimatambitioner stimulera innovation, något som Sverige är bäst på i EU och det tredje bästa landet i världen enligt FN:s globala innovationsindex. Eftersom klimatomställningen vilar på såväl teknisk- som policyinnovation är det av stor vikt att fortsätta med detta arbete. Om målsättningarna förskjuts öppnar det upp för styrmedelsförändringar som motverkar klimatomställningen. En sådan utveckling nationellt kan påverka möjligheterna för Göteborgs Stad att agera föregångsstad, vilket till exempel resulterat i att Göteborgs Stad valts ut att ingå i EU missionen 100 klimatneutrala och smarta städer.

Transportsektorns klimatomställning

Ungefär en fjärdedel av utsläppen inom Göteborgs geografiska område kommer från transportsektorn (inklusive flyg). Göteborgs Stad har mål om att utsläppen från transportsektorn (exklusive flyg) ska vara minst 90 procent lägre år 2030, jämfört med år 2010. Därtill ska vägtrafikarbetet minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020 och utsläppen från Göteborgs Stads egen fordonsflotta ska vara fossilfria 2023.

Förvaltningen bedömer att förslaget om en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem är bra. Det är viktigt med långsiktiga styrmedel och tydliga politiska styr signaler till marknadens aktörer, så att förutsättningarna för att de flytande drivmedlen som kommer behövas på sikt blir helt förnybara. Bevarandet av reduktionspliktens nuvarande utformning till 2030 är av största vikt för att Göteborgs Stad ska kunna nå sina klimatmål. Förslaget om ett förstärkt Industrikliv bedöms vara ett viktigt bidrag till att möjliggöra för raffinaderiernas produktion av förnybara drivmedel.

Förvaltningen konstaterar likt utredningen att de förslag som presenterats i den nationella elektrifieringsstrategin behöver genomföras. Därtill utgör förslag i underlagsrapporten om att utreda tillträde till laddning i syfte att underlätta hemmaladdning samt förslaget om att förlänga klimatpremien för tunga lastbilar som viktiga för att skynda på elektrifieringen av vägtransporter i staden.

Förvaltningen ser positivt på förslagen om att införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip och att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder. Dessa förslag bedöms på ett effektivt sätt kunna bidra till att minska trafikarbetet och därigenom även bidra till minskade utsläpp. Detta gäller i synnerhet för de transporter staden saknar rådighet över. Förslaget om sänkt hastighet i tätort kan bidra till ökat cyklande vilket är viktigt för att öka antalet utsläppsfria och energieffektiva transporter, och kan dessutom bidra till att minska trängseln i staden.

För att på sikt bli kvitt utsläppen från flyg och sjöfart i Sverige och Göteborg, bedömer förvaltningen likt utredningen att Sverige behöver driva på för effektiva och verkningsfulla styrmedel på EU-nivå. Detta då utvecklingen av flyget och sjöfartens utsläpp i stor utsträckning påverkas av de internationella regelverk som finns och att risken för läckageeffekter är överhängande om enbart nationella styrmedel implementeras.

Förvaltningen ser positiv på att rapporten har ett avsnitt som lyfter betydelsen av skatter, samtidigt som vi noterar att ta fram förslag om skatter inte ingick i regeringsuppdraget. Skatter som syftar till att prissätta externa effekter (såsom fossila utsläpp, trängsel eller vägsitage) är effektiva styrmedel och stimulerar till minskade utsläpp, minskat trafikarbete samt ökad elektrifiering. På samma sätt som EU ETS är pådrivande för energieffektivisering och minskade utsläpp inom industrin, är skatter i kombination med andra styrmedel och offentliga åtgärder viktigt för att minska utsläpp och trafikarbete som staden saknar rådighet över. Förvaltningens bedömning är därför att underlagsrapporten hade skapat bättre förutsättningar för en mer effektiv och verkningsfull styrning för transportsektorns klimatomställningen om förslag kring skatter hade ingått.

Lokal och regional klimatomställning

Förvaltningen delar den bild som utredningen beskriver gällande utmaningar kring vikten av politiskt ledarskap och prioriteringar för att kommuner och regioner ska kunna vara pådrivande och samordnande krafter i klimatomställningen. Flera av förslagen i utredningen är av institutionell karaktär och förvaltningen bedömer att de är av sådan karaktär att de kan stödja kommunerna i arbetet att undanröja ett stort hinder för att arbeta med klimatomställningen på kommunal nivå, vilket är avsaknaden av prioriteringar ute i kommunerna för att implementera och investera i utsläppsminskande åtgärder.

Förvaltningen bedömer att det är viktigt att institutionella förslag som syftar till att öka prioriteringen av omställning kompletteras med tvingande lagstiftning, till exempel i form av att klimatlagen också appliceras på kommunal nivå.

Förvaltningen ser positivt på förslag 1 om en nationell samordnare och att samordnarens roll även ska verka för ökad kompetens för klimatomställningen ur ett systemperspektiv. Vi bedömer att det kan vara särskilt värdefullt med en nationell samordnare för kommuner med mindre resurser än Göteborgs Stad att driva på klimatomställningsarbetet. Vi bedömer att kunskap och lärdomar som Göteborgs Stad tillsammans med andra städer och kommuner bidrar med genom exempelvis Viable Cities kan få stor effekt om arbetet fångas upp i en nationell färdplan.

Förvaltningen är positiv till förslag 2 om myndighetslyft för kommuners och regioners klimatomställning som kan öka myndigheternas förståelse för stadens specifika utmaningar. Vi konstaterar i likhet med rapporten också potentiella vinster av att samordna pågående initiativ. Förvaltningen bedömer dock att myndigheter vid utformning av regler, förordningar och stöd bör fokusera på möjligheter och synergier snarare än att försöka säkerställa att målkonflikter inte uppstår. Målkonflikter kommer att uppstå mellan olika samhällsmål. I utredningar behöver det därför tydligt framgå för beslutsfattare vilka avvägningar som kan behöva göras när målkonflikter väl uppstår. Samtidigt finns det också exempel där till exempel utvecklade riskanalyser som inkluderar fler aspekter har visat att det som syntes vara en målkonflikt inte längre utgjorde en sådan. Vidare framhåller förvaltningen behovet av att det på nationell nivå tydliggörs vikten av lokal omställning. Detta kan till exempel göras genom en kommunalt applicerad klimatlag eller krav på väl genomarbetade kommunala färdplaner, där avvägningarna är gjorda av de lokala politikerna.

Förvaltningen delar uppfattningen att hållbarstad.se bör utvecklas i samma riktning som underlagsrapportens förslag 2.2 och ser förslag 2.4 om att ansvariga myndigheter tilldelas uppdrag för att förbättra och utveckla statistik på lokal nivå som viktigt. Bättre data och statistik behövs för att kunna följa upp och utveckla indikatorer för stadens konsumtionsbaserade utsläpp samt utvärdera effekter av genomförda åtgärder. Därför ställer sig förvaltningen även positiv till det närliggande förslaget 4 om standardiserad redovisning av klimatåtgärder.

Förvaltningen är positiv till förslag 3 om en klimatomställningsfunktion, och särskilt vad det gäller att kommunerna ges förutsättningar att arbeta strategiskt och förvaltningsöverskridande med klimatomställningen. Förslaget är inspirerat av Göteborgs Stad som har en klimatomställningsfunktion sedan tidigare. Förvaltningen bedömer att utformningen av en klimatomställningsfunktion bör ha en gränsöverskridande karaktär för att kunna hantera utmaningar och frågor som är tvärssektoriella. En klimatomställningsfunktion bör även ha hög kapacitet för att kunna utreda komplexa frågeställningar.

Förvaltningen är positiv till den del i förslag 5 som syftar till att Länsstyrelsens få en samordnande och koordinerande roll i energi- och klimatomställningen. Däremot ser vi inte samma behov av att ge Länsstyrelsen ökade mandat att leda omställningsarbetet i Göteborgs Stad.

Förvaltningen bedömer att förslag 6 och 8, som syftar till att öka kompetensen och underlätta för kommuner att ställa hårda klimatkrav i upphandlingar är bra. Offentlig upphandling är ett av kommunernas viktigaste verktyg som kan bidra till att minska både de direkta och de indirekta utsläppen, samtidigt som upphandlingar även kan främja innovation.

Förvaltningen är positiv till förslag 10 om att utreda tillstånds- respektive anmälningsplikt för stora energi- och eleffektanvändare. I takt med att verksamheterna i Göteborgs Stad elektrifieras alltmer, behöver energi- och eleffektanvändarna ges incitament att hushålla med resurserna på ett effektivt sätt. En utredning kan bidra till att identifiera lämpliga vägar att styra mot en sådan användning.

Anna Ledin

Marcus Jahnke

Direktör

Avdelningschef

**Delegationsbeslut****enligt punkt A7**

Utfärdat 2022-11-07

Diarienummer 05496/22

Avdelning: Samhälle

Anna Säfsten/Trafikkontoret/GBGStad, Malin

Östblom/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031- 368 23 43

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

Yttrande om Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Beslut

Trafikkontoret översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.

Beskrivning av ärendet

Stadsledningskontoret har underremitterat tre separata remisser som ett gemensamt ärende till trafiknämnden samt flera nämnder och styrelser. Det är tre separata rapporter som kan ses som en helhet. Ärendet är anmält för beredning vid kommunstyrelsens sammanträde den 14 december 2022, och stadsledningskontoret vill ha trafiknämndens synpunkter senast den 22 november 2022.

De tre remitterade rapporterna är omfattande och med förslag som sträcker sig över många områden. Stadsledningskontoret önskar därför att remissvaret ska koncentreras till synpunkter utifrån organisationens ansvarsområde på de åtgärdsförslag som ligger närmast nämndens uppdrag. I svaret ska det tydligt framgå vilken rapport och vilket förslag respektive synpunkt avser. Trafikkontoret har därför tittat på de förslag som framför allt berör trafikkontorets verksamhet, mobilitet och anläggning av infrastruktur. Övriga förslag av mer generell karaktär har inte kommenterats.

De remitterade rapporterna är:

- Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, Rapport 2022:14, Trafikanalys.
- Lokal och regional klimatomställning, Underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023 (M2022/01830), Länsstyrelsen Uppsala Län.
- Näringslivets klimatomställning PM2022:10, Tillväxtanalys.

Sammanfattning

Trafikkontoret tycker att de tre rapporterna innehåller bra förslag och kommer att vara ett viktigt underlag för kommande klimatpolitiska handlingsplan. För att nå trafikens klimatmål till 2030 är åtgärder som har potential att minska klimatpåverkan på kort tid särskilt viktiga inom alla tre områden, transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva fordon. För att Göteborg ska kunna nå sina högt ställda mål avseende minskad klimatpåverkan från trafiken och minskat trafikarbete behöver transportutvecklingen nationellt och regionalt styras åt samma håll. Då kommunerna har

begränsad rådighet över utvecklingen inom samhällets resor och transporter är statliga beslut och styrmedel som driver på utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle och hållbara förnybara drivmedel avgörande för att såväl nationella som lokala klimatmål ska kunna nås.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Många av förslagen handlar om att tillsätta statliga resurser för stöttning och samordning av klimatarbetet på regional och kommunal nivå, samt statlig finansiering av kommunala och regionala åtgärder. Dessa förslag innebär ökade resurser till kommunens klimatarbete. Andra åtgärder, som tex att ställa högre klimatkrav i offentlig upphandling, kan komma att innebära ökade kostnader för kommunen i alla fall på kort sikt. Flera förslag avser utredningar av åtgärder som, om kommunen därefter väljer att genomföra dem, kan innebära såväl kostnader som samhällsekonomiska vinster. I de remitterade rapporterna redovisas ekonomiska konsekvenser för respektive förslag.

Bedömning ur ekologisk dimension

Samtliga förslag syftar till att minska Sveriges klimatpåverkan så att etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det övergripande klimatmålet till 2045 nås. En minskad klimatpåverkan leder ofta till positiva effekter även för andra miljömål. Ett transporteffektivt samhälle med ökad elektrifiering och utfasning av fossila bränslen leder tex också till att miljöpåverkan avseende buller, luftföroreningar minskar. Minskad klimatpåverkan är även starkt kopplad till ökad resurshushållning. Nya typer av energieffektiva material och en snabb elektrifiering kan innebära risk för miljöpåverkan, tex kopplat till batteriproduktion, och det är därför viktigt att säkerställa att ökade klimatkrav vid upphandling inte innebär försämringar inom andra miljöområden.

Bedömning ur social dimension

Många av förslagen för att minska klimatpåverkan från trafiken leder även till positiv utveckling ur flera sociala dimensioner. Ett transporteffektivt samhälle, där fler går, cyklar och reser kollektivt istället för med bil leder till mindre buller och minskade luftutsläpp från trafiken, vilket leder till bättre hälsa för stadens invånare och besökare. Framför allt gynnar det barn som är mer känsliga för höga bullernivåer och luftföroreningar. Lägre hastigheter bidrar tex till minskade olyckor och möjliggör att barn kan förflytta sig tryggare i staden på egen hand. Olika styrmedel för att nå ett transporteffektivt samhälle har dock olika påverkan på olika grupper, baserat på tex inkomst, kön, ålder och geografi. Klimatomställningen bör därför eftersträva en så rättvis fördelning av styrmedel som möjligt för att skapa en bred acceptans för förändringen och samtidigt säkerställa att ingen grupp exkluderas.

Generella kommentarer

Många av förslagen består av utredningar som regeringen föreslås göra för att öka takten i klimatomställningen. Färre förslag handlar om åtgärder som ger effekt på klimatutsläppen i närtid. Då det är stora utsläppsminskningar som krävs, på väldigt kort tid, för att vi ska nå transportsektorns klimatmål till 2030 samt det övergripande klimatmålet till 2045, är åtgärder som leder till minskad klimatpåverkan de närmaste åren extra viktiga.

Klimatmålet för transporter nås genom åtgärder inom tre områden, transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva fordon. Vi hade önskat fler

åtgärder som leder till ett transporteffektivt samhälle, eftersom de samtidigt bidrar till positiv utveckling för så många andra mål kopplat till tex hälsa och resurseffektivitet. Göteborg Stad har som mål att minska klimatpåverkan från transporter med 90% till 2030 jämfört med 2010. Det målet kan inte nås utan åtgärder på nationell nivå som leder i samma riktning.

Trafikanalys förslag utgår ifrån att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022 gäller. De nya politiska beslut som fattats sedan dess innebär att ytterligare styrmedel eller åtgärder, med mycket hög effekt, behöver införas för att kompensera för den uteblivna utsläppsminskningen av den förändrade politiken.

I uppdraget till Trafikanalys ingick inte att ge förslag inom skatteområdet. Skatter är generellt ett effektivt sätt att styra mot klimatomställning, och trafikkontoret delar Transportstyrelsens slutsats att utformning av skatter i syfte att nå de klimatpolitiska målen också bör ingå i kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Synpunkter på remitterade förslag

Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, Trafikanalys

4.1 En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Reduktionsplikten är en kostnadseffektiv åtgärd som står för merparten av de utsläppsminskningar som krävs för att uppfylla klimatmålet avseende transporter till 2030. Energimyndigheten skriver i rapporten Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 att ”reduktionsplikten är direkt avgörande för Sveriges möjlighet att nå de av Riksdagen uppsatta energi- och klimatpolitiska målen. Även om elektrifieringen av transportsektorn går snabbare än tidigare uppskattat, behöver vi använda många olika verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkande utsläpp. Reduktionsplikten inte bara minskar utsläpp genom ökad andel förnybara drivmedel, utan bidrar också till att främja omställningen av svensk industri och näringsliv samt har potential att stärka svensk konkurrenskraft på många områden.”

4.2 Inför transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. De transportpolitiska målen och principerna är viktiga då de ligger till grund för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet. För Göteborg är minskat vägtrafikarbete en nyckelåtgärd för att nå stadens klimatmål, och för att kunna nå det målet behöver även transportutvecklingen nationellt styras åt samma håll. Politiska beslut som utgår från att samhället ska bli mer transporteffektivt leder inte bara till minskad klimatpåverkan, utan även till positiv utveckling på andra mål kopplat till hälsa, luftkvalitet, buller och resursutnyttjande. Potentialen att uppnå ett transporteffektivt samhälle är störst i storstadsområden, varför Göteborg i sitt miljö- och klimatprogram har antagit högre klimatmål kopplat till trafiken än det nationella målet.

5.2 Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle.

Trafikkontoret bedömer att det i stora drag är ett bra förslag. Trafikkontoret ser att statlig finansiering till utveckling av de stora investeringar i kollektivtrafiksystemet som krävs för att nå klimatmålen i ett växande storstadsområde är nödvändig. Gemensamma överenskommelser mellan kommuner, regioner och staten, där de bästa åtgärderna för att nå ett mer transporteffektivt samhälle tas fram och genomförs, ger förutsättningar för såväl högre kostnadseffektivitet som bättre hållbarhet. Trafikkontoret ser att det är mycket angeläget att en riktad pott tillskapas där det finns möjlighet att nyttja medel för såväl medfinansiering till kommunala/regionala investeringar som till investeringar för kollektivtrafik i det statliga väg- och järnvägssystemet i enlighet med regionala och lokala mål och strategier för kollektivtrafik. Västsvenska paketet är ett exempel på hur överenskommelser kan arbetas fram, åtgärder inarbetas och genomföras. Dagens stadsmiljöavtal innebär en komplicerad hantering där motprestationer behöver knytas till objekten. I de fall man har många åtgärder kan det vara svårt att hitta passande motprestationer samt att hanteringen bidrar till en hög administration i kommunen som inte alltid ger de nyttor som avses.

5.2 Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Utöver effekter som utredningen påvisar ger sänkt bashastighet ökad möjlighet till mer transporteffektivt samhälle samt attraktiva stads- och vistelsemiljöer. Göteborgs Stad utformar gator i stadsmiljöer för 30 respektive 40 km/tim i detaljplaner och ombyggnationer. Bullerberäkningar måste dock göras på bashastigheten 50 km/tim vilket ger högre bullernivåer i planeringsskedet jämfört med de blivande faktiska nivåerna. Effekten av det blir begränsningar hur staden kan byggas ut gällande kvaliteter och funktionsblandning eller att bebyggelse inte kan ordnas över huvud taget. I stället för att respektive kommun ska ordna riktlinjer för lägre hastighetsgränser än bashastighet finns det vinster i en nationell samordning för likvärdiga planeringsförutsättningar. Genom att analyser och gatuutformning utgår från samma hastighetsgränser i planeringsskedet förbättras förutsättningarna för jämn hastighet vilket i sin tur kan minska bullernivåer och luftföroreningar från vägtrafik. Låg hastighet ger också hälsosammare och stadsmiljöer och ökar förutsättningarna för överflyttning till aktiv mobilitet, som gång och cykel.

En ändring av bashastighet i tätort från 50 km/h till 30 km/h är en tydlig signal att gående och cyklister har högst prioritet i tätbebyggt område och att det är utifrån den nivån som gatenätet sedan kan anpassas efter funktion, 40 och 60 km/h med metoden Rätt fart i staden. Ett viktigt medskick är att det inte räcker att bara skylta om, det kan också krävas fysiska åtgärder i gatumiljön samt stöd av tekniska lösningar som geofencing och intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) i upphandlingar och kravställning på fordonsflottor.

5.2 Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Genomförande av steg 1- och steg 2-åtgärder som ger minskad transportefterfrågan och ett mer effektivt resursutnyttjande av befintlig infrastruktur ligger helt i linje med Göteborgs miljö- och klimatmål. Steg 1- och 2-åtgärder ger ofta mycket bra effekter, särskilt om de kombineras med steg 3- och steg 4-åtgärder. Trafikkontoret bedömer att det är viktigare att Trafikverkets uppdrag förtydligas till att inkludera steg 1- och steg 2-åtgärder än att kommunen får medfinansiering för dessa.

5.2 Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Att förtydliga tillämpningsområdet för förordningen så att stöd kan ges till investeringar inom hållbara godstransporter möjliggör att fler sådana åtgärder kan genomföras.

5.2 Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Ett minskat arbetsresande ger förutom ett minskat vägtrafikarbete även en minskad belastning på såväl kollektivtrafik som vägnätet under rusningstrafik, då resandet är som störst. Genom att underlätta för distansarbete kan positiva effekter nås avseende minskad klimatpåverkan, samtidigt som lägre trafiktoppar i rusningstid också ger positiva effekter på stadsmiljön som mindre trängsel, lägre bullernivåer och bättre luftkvalitet.

5.3 Underlätta hemmaladdning - Utred Tillträde till laddning

Trafikkontoret ser att en sådan utredning kan göras men att det samtidigt finns en risk med för stort fokus på rätt till laddning där man bor. Trafikkontoret anser att det är viktigt att hitta strategier för laddning och att utveckla hur laddinfrastruktur kan nyttjas av fler. Sedan 2010-talet har det varit stort fokus på hemmaladdning och att det är där som laddning ska ske. Utvecklingen av elbilar går fort, och nya batterier medger längre och längre körsträckor. Det säljs nu fler rena elbilar än laddhybrider. En ny, ren elbil går ca 50 mil på en laddning, och en personbil i Sverige kör i snitt några mil om dagen. En ren elbil behöver därför inte laddas varje dag/natt utan kan i så fall ofta laddas en gång varannan vecka på en arbetsplats eller över natten på en laddare alternativt på en snabbaddare. Att nyttja befintlig, utbyggd laddinfrastruktur så effektivt som möjligt, och arbeta för att lättare kunna nyttja den, samt komplettera där det behövs tror vi därför är en viktigare åtgärd i dagsläget för att möta behovet av laddning.

5.3 Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Idag är väntetiden för en beställd ellastbil över ett år, och det är därför viktigt med långsiktiga stöd för att de ska kunna nå önskad effekt. En förlängning av stödet till 2026, men gärna ytterligare några år, är önskvärt. Under 2025/2026 skulle stödet behöva ligga på den högre nivån (80% av merkostnaden), därefter kan stödnivån justeras utifrån prisutvecklingen på ellastbilar. En ellastbil är idag minst dubbelt så dyr som en vanlig lastbil. För elbussar var prisskillnaden redan 2018–2019 nere i ett påslag på ca 66%, så merkostnaden för eldrift är betydligt högre för lastbilar jämfört med bussar. För att få större effekt behöver stödet för lastbilar även matchas med stöd för laddinfrastruktur, såväl publik laddinfrastruktur som privat (snabbaddning och långsamladdning). Det kan också finnas ett behov att se på hur en ellastbils batterimängd kan jämkas med behovet av laddinfrastruktur, dvs. möjligheten att minska mängden batterier mot att behovet av snabbaddningsinfrastruktur ökar (mindre batterier ger större behov av snabbaddning). Onödigt stora batterier ger tyngre fordon och mer vägslitage.

5.3 Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Genom att dela upp miljözon klass 3 i en zon för personbilar och en zon för lastbilar och bussar ges kommuner möjlighet att reglera lastbilar och bussar i ett område utan att påverka privatpersoner. Införande av miljözon 3 för lastbilar och bussar kan bidra till att driva på användningen av eldrivna

lastbilar, som idag går mycket långsammare jämfört med personbilar. Förslaget bör även kompletteras med system för övervakning för att säkerställa att miljözonsregleringen efterlevs.

5.3 Inför tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner

Trafikkontoret har svårt att bedöma klimateffekten av förslaget, premien bedöms dock kunna leda till effekter på utsläppen av luftföroreningar eftersom äldre bilar har betydligt högre utsläpp än nyare.

Lokal och regional klimatomställning – Länsstyrelsen Uppsala Län

Sammanfattningsvis har förslagen ett stort fokus på stöd till samordning av klimatarbetet. Samordning är bra för att driva på och hålla ihop klimatarbetet, kanske framför allt för mindre kommuner med begränsade resurser för att driva klimatomställningen. Samtidigt riskerar ökat fokus på samordning på olika nivåer att ta resurser från det operativa arbetet för att nå klimatomställningen. Vår upplevelse är att det generellt finns ett större behov av resurser för att gå från strategiskt klimatarbete på kommunnivå till genomförande av åtgärder än vad det behovet är för ökad samordning och uppföljning på regional och nationell nivå. Avseende transporteffektiv samhällsplanering bedömer vi dock att det finns ett behov av ökad samordning mellan stat, länsstyrelse, region och kommun för att skapa ett gemensamt och synkroniserat arbete för en hållbar trafikplanering för att kunna nå både nationella, regionala och kommunala klimatmål.

Förslag 1. Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning

Trafikkontoret bedömer att förslaget är bra. Det är dock viktigt att färdplanen samordnas med de andra färdplaner för klimatomställning som kommuner omfattas av som tex, Kommunernas klimatlöften i Västra Götalands Klimat 2030 eller Fossilfritt Sveriges övriga färdplaner, för att inte skapa merarbete i form av ytterligare mål och uppföljning inom områden som redan hanteras på ett bra sätt.

Förslag 2.4 Förstärkt uppdrag till statistikmyndigheter att utveckla statistik på lokal och regional nivå

Trafikkontoret bedömer att förslaget är bra. Aktuell och tillförlitlig statistik är ett viktigt verktyg för kommunernas arbete med att minska klimatpåverkan. Idag lägger många kommuner mycket arbete på att ta fram metoder för att beräkna sin klimatpåverkan då aktuell, kommunvis uppdelning av klimatpåverkande utsläpp inte finns att tillgå. En gemensam och förbättrad klimatuppföljning skulle leda till såväl samordningsvinster som en uppföljning av bättre kvalitet. Då klimatmålet för transporter tex kräver en stor omställning under kort tid skulle månadsvis uppföljning av viss utsläppsdata, som föreslås i förslaget, också kunna underlätta kommunens uppföljning av olika åtgärders effekter.

Förslag 3 Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Att öka genomförandekapaciteten för att nå mål och strategier kopplat till klimatomställning är viktigt, och ett ekonomiskt stöd till sådana resurser i kommunen tror vi kan göra stor skillnad för både större och mindre kommuner.

Förslag 7 Regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Förslaget syftar till att stärka kommunalt och regionalt arbete för en mer transporteffektiv samhällsplanering. Vi ser mycket positivt på en ökad regional samordning, synkronisering och målstyrning för att kunna nå kommunala, regionala och nationella klimatmål kopplat till mobilitet och transporter. Den regionala mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktionen skulle kunna utgöra en viktig roll i samtalet om regional fysisk planering med Trafikverket, och stötta i frågor om infrastruktur och hur statlig infrastruktur kan hantera en växande storstad.

Västragötalandsregionen består av 49 kommuner med väldigt olika förutsättningar och utmaningar kopplat till mobilitet och tillgänglighet. För att kunna lyfta lokala behov och åtgärder tror vi att samordning också är viktig på en nivå mellan kommunal och regional. Kommunerna runt Göteborg samverkar inom GR, Göteborgsregionens kommunalförbund. Det vore önskvärt att stödet även kunde användas för att stärka det delregionala arbete kopplat till transporteffektivt samhälle som tex GR ansvarar för.

En stor del av trafiken i Göteborg utgörs av inpendling ifrån andra kommuner i regionen samt genomfartstrafik, vilket innebär att Göteborgs möjlighet att nå sina klimatmål för trafiken är beroende av regionens och andra kommuners arbete för att minska bilberoendet och öka gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vi ser därför positivt på att samordningsfunktionen kan koordinera regionens och kommunernas arbete med medborgarengagemang och beteendepåverkan inom mobilitetsområdet.

Vi har svårt att utläsa ur förslaget om medel för finansiering av samordningsfunktionen ska sökas på nytt varje år under den föreslagna tiden 2024–2030. För att kunna få en kontinuitet och effektivitet i arbetet är det viktigt att det finns en långsiktighet i finansieringen av samordningsfunktionen.

Förslag 8 Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Stöd och vägledning för att formulera lämpliga upphandlingskrav kan underlätta kommuners arbete att ställa relevanta klimatkrav som kan driva på utvecklingen av mindre klimatpåverkande tjänster och produkter. Offentlig upphandling beskrivs ofta som viktig drivkraft för klimatomställningen av olika branscher som tex bygg- och anläggningsbranschen. För att klimatkrav ska ge förväntad effekt behöver de följas upp, och det kräver ökade resurser hos kommunerna. Förslaget kan därför kompletteras med stöd och utvecklande av verktyg för uppföljning av klimatkraven. Ett exempel skulle kunna vara digitala följesedlar.

Näringslivets klimatomställning, Tillväxtanalys

Förslag 20 Fortsätt att stödja fordonsstrategisk forskning och utveckling

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Forskning och utveckling i samverkan med andra offentliga verksamheter, som kommuner, bör också fortsatt omfattas. Förutom att stötta utveckling av arbetsmaskiner med nollutsläpp och dess laddinfrastruktur skulle stödet kunna användas till annan teknikutveckling som kan underlätta eller samverka med elektrifieringen inom FFI-utlysningarna. Exempel på detta är hur bygglogistikfordon och arbetsmaskiner kan samverka avseende laddning på en arbetsplats för att dela på

tillgänglig laddeffekt, byggplatsutveckling med cirkulära flöden och omlastningshubbar, geofencinglösningar tillsammans med tillstånd för HCT-, farligt gods- eller off-peakleveranser. Vid storskalig test och demo behöver stöd till maskiner och laddinfrastruktur finnas med (köp/leasing). Typvariationen av arbetsmaskiner och laddinfrastrukturen är stor, och det kan behövas många projekt för att täcka in den variationen. De 50 mkr, som föreslås avsättas under kommande 4 år, kan då vara i minsta laget.

21 Definiera begreppen nollutsläpp och lågutsläpp kopplat till arbetsmaskiner

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Tydliga, gemensamma definitioner underlättar tex vid kravställning i av arbetsmaskiner i upphandling.

22 Utvärdera klimatpremien

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Då utvecklingen inom fordon och arbetsmaskiner går snabbt bör klimatpremien utvärderas regelbundet för att säkerställa att styrmedlet bidrar till så stor klimatnytta som möjligt. Det bör också beaktas hur andra bidragssystem (tex. för ellastbilar och laddinfrastruktur) kan samverka med klimatpremien.

23 Stödåtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Att ordna laddinfrastruktur för arbetsmaskiner är mer komplicerat och kostsamt än för fordon inom vägtrafiken, då det idag krävs en hög beläggning för att den ska bli kostnadseffektiv. Samtidigt finns stora samhällsekonomiska mervärden av att elektrifiera arbetsmaskiner i städer då, de bidrar till bättre luft och mindre bullerproblematik. Stödet bör även omfatta mobila lösningar för laddning, samt system för batteribyte, då det kan vara en effektiv lösning för tillfälliga arbeten som tex vägarbeten. Dessutom är det viktigt att ur kostnadseffektivitetssynpunkt kunna dela på laddinfrastruktur i möjligaste mån, och detta bör också beaktas i stödet. På en byggarbetsplats bör tex ellastbilar kunna använda samma laddinfrastruktur som de elektriska arbetsmaskinerna. Stödet för laddinfrastruktur behöver samverka med stöd för elektriska arbetsmaskiner, se förslag 22.

25 Utred miljözoner för arbetsmaskiner

Trafikkontoret bedömer att det är ett bra förslag. Miljözoner för arbetsmaskiner i områden som är särskilt känsliga för luft- och bullerföroreningar kan vara effektivare än att använda upphandlingskrav.

41 Tillsätt en myndighetsledd hubb/beställarnätverk för upphandling av cement, betong och alternativ

Ca 35–40 % av den svenska cementproduktionen går till offentliga bygg- och anläggningsprojekt, och utvecklingen av nya, mindre klimatpåverkande alternativ går snabbt. Ett gemensamt beställarnätverk skulle kunna ta fram och tillgängliggöra upphandlingskrav som både matchar och driver på branschens utveckling. För att undvika merarbete förordar trafikkontoret att något av de befintliga beställarnätverk som finns, tex InfraSweden2030s beställarnätverk för en klimatneutral anläggningssektor där trafikkontoret ingår, hanterar uppgiften.

42 Ställ krav vid offentlig upphandling för arbetsmaskiner

Trafikkontoret tycker att det är bra att Upphandlingsmyndigheten tar fram krav för upphandling av arbetsmaskiner, och i detta arbete bör även affärsmodeller för leasing och

hyra kunna beaktas. Då möjlighet till laddning är avgörande för att kunna kravställa eldrivna arbetsmaskiner i en upphandling är det viktigt att också det hanteras i upphandlingskraven.

Kristina Lindfors

Trafikdirektör

Utdrag ur protokoll fört vid styrelsesammanträde vid Business Region Göteborg 2022-10-31.

§ 107 Remiss underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Eva-Lena Albihn redogjorde för remissvaret.

Styrelsen för Business Region Göteborg AB beslutade att,

Godkänna förslaget till yttrande och överlämna detsamma till stadsledningskontoret.

Rätt utdraget intygar:

.....
Jessica Nilsson
VD-assistent
Business Region Göteborg AB



Yttrande remiss

Styrelsen 2022-10-31

Dnr: 1046/22

(SLK Dnr 1046/22))

Handläggare:

Maria Strömberg avdelningschef Kluster & Innovation

Eva-Lena Albihn Vice VD och hållbarhetschef

Telefon: 0707-61 23 73, 0707-61 24 24

E-post: maria.stromberg@businessregion.se; eva-

lena.albihn@businessregion.se

Yttrande underlagsrapporterna till kommande klimatpolitiska handlingsplan 2023

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg:

Att godkänna förslag till yttrande och överlämna detsamma till stadsledningskontoret.

Sammanfattning

- Mer test och demo mellan näringsliv, samhälle och akademi som leder till uppskalning. För att snabba på klimatomställningen behöver offentliga aktörer bygga kunskap så att vi kan gå från pilot till uppskalning, med hållbar finansiering.
- Skapa en marknadsutveckling där näringslivets klimatsmarta lösningar efterfrågas, inte minst ifrån offentlig sektor.
- Vi saknar koppling till alla färdplaner som branscherna tagit fram samt samarbete med kommunernas näringslivskontor, handelskamrar, Företagarna och Svenskt Näringsliv.
- Vi är positiva till kunskapslyftet i hela utbildningssystemet och kompetenslyft på ledarskap samt för politiker så att klimatomställningsfrågan kommer in i varje beslut och budget.
- Elbehov och produktionsvolym mäts först 2045 – är oacceptabelt.
- Minska hinder för att öka användningen av industriell restvärme.
- Klimatneutralt byggande – inkludera hela värdekedjan, vilket skapar affärsmöjligheter och nya jobb.
- Vårt förslag är att fokusera på områden som i Göteborgsstads elektrifieringsplan, så som upphandling, kompetens/ kommunikation, finansiering, digital infrastruktur och markanvändning i rapporten för Transportsektorn.

BUSINESS REGION GÖTEBORG AB

Besöksadress: Östra Hamngatan 5, Postadress: Box 11119, 404 23 Göteborg

Telefon växel: 031-367 61 00, www.businessregiongoteborg.se



Vi ser positivt på att de tre rapporterna är ett och samma ärende. Utmaningar inom klimat och miljöområdet hänger ihop i den komplexa samhällsomställningen och att det är viktigt att få med alla perspektiv för att snabbt nå framgång. Den första rapporten "Näringslivets Klimat-omställning" är tydlig med konkreta åtgärder på en bredd i näringslivet, som förutsätter samverkan och samarbete med nationella, regionala och lokala aktörer inom den offentliga sektorn. Vi ställer oss också positiva till det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet.

Rapporten "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning" innehåller högst relevanta förslag till åtgärder, men vi menar att dessa kräver förutsättningar som tyvärr inte tas upp i rapporten. Ur vårt perspektiv kan förutsättningarna tex sorteras in under de sex strategiska insatsområden som Göteborg Stads Elektrifieringsplan definierat för att skapa tydlighet i vad som behöver hanteras för att förslagen ska få genomslagskraft.

I rapporten "Lokal och regional klimatomställning" lyfts förslag på ytterligare samverkansplattformar regionalt och lokalt fram som ett behov. Vi menar att det inte nödvändigtvis är så då mycket redan finns på plats på regional och lokal nivå, inte minst i Göteborg och Västsverige. Det som snarare behövs är att de regionala och lokala strukturerna inkluderar näringslivet för en snabb och framgångsrik implementering av redan framtagna planer för näringslivets klimatomställning.

Det genomgående och övergripande problemet är att förslagen i utredningen till övervägande del inte svarar mot de problem som utredningen lyfter. Detta gör att förslagen i stort inte är ändamålsenliga, då rapporten helt har missat att vi behöver samarbeta med näringslivet. Men desto viktigare att rapporten nu behandlas som ett ärende där insikterna kan knyts samman.

Ärendet

Remissvar avser synpunkter på Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023. Byggnadsnämnden, inköp och upphandlingsnämnden, miljö och klimatinämnden, BRG, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs Stads Leasing AB och Renova AB för yttrande. Remissen skickas även till Kretslopp och Vattennämnden och Lokalnämnden för kännedom och eventuellt yttrande. SLK kommer sammanställa alla stadens svar och skickar in Göteborgs kommuns svar på remissen.

Yttrande

Regeringen har gett i uppdrag till Tillväxtanalys att ta fram underlag till rapporten "Näringslivets klimatomställning" inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Analys och sammanställningarna i rapporten står Tillväxtanalys för. Uppdraget har utförts med stöd av Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Boverket och Skogsstyrelsen.

Rapporten "**Regional och lokal Klimatomställning**" har författats av Länsstyrelsen i Uppsala Län med stöd av Naturvårdsverket och Energimyndigheten.

Trafikanalys fick uppdraget av regeringen att ta fram analyser och förslag som ligger till grund för den tredje rapporten "**Transportsektorns klimatomställning**". Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan och denna rapport är Trafikanalys redovisning av uppdraget. Uppdraget har genomförts med bistånd från Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Boverket.

Övergripande för samtliga tre delar

BRGs svar tar alltid sin utgångspunkt från vår målgrupp näringslivet och deras perspektiv och hur de olika förslagen påverkar företagen och staden ur ett samhällsperspektiv.

Rapport 1 - Näringslivets klimatomställning och beskrivning av förslag och rekommendationer

Rapporten är mycket tydlig i vad som behöver göras för att i allt högre grad kunna nå målen i Agenda 2030 utifrån sektorsspecifika förslag och rekommendationer. De branscher som lyfts är Elektrifiering, Markanvändning, Konstruktioner och bostäder, Industrin, Förbränning av plast och Arbetsmaskiner. Rapporten går igenom EU-politiken som grundförutsättning, Finansiering, Offentlig upphandling, Kompetensförsörjning, Utvidgade processer för lärande, Tillståndsprocessers roll för klimatomställning och hinder.

De sektorsspecifika förslagen och rekommendationerna är tydliga och konkreta i rapporten. Varje sektor inleds med vilken roll sektorn har för näringslivets klimatomställning. Nästa rubrik beskriver aktörsstrukturen och nuvarande styrning. Efter det tas hinder upp för klimatomställning. Efter det beskrivs pågående och planerade initiativ och till slut presenteras förslag och rekommendationer. Vill man fördjupa sig i dessa så finns de beskrivna i rapporten "Beskrivning av förslag och rekommendationer"

Varje förslag och rekommendation beskrivs i åtgärd, motivering, genomförande, bakgrund, transformation och omställning, bieffekt/indirekta effekter, samhällsekonomiska konsekvenser och kostnadseffektivitet, uppföljning och utvärdering, lagstiftning/regelverk, climateffekt/miljöbedömning, konsekvenser av andra samhällsmål, effekt på stadsbudget. I denna rapport går det för många aktörer att få förståelse för hur det går att komma vidare med varje förslag och rekommendation.

En del rekommendationer har som förslag att det ska utredas vidare i en rapport. Vi anser att vi borde testa mer i Sverige och göra saker tillsammans i Trippel Helix konstellationer. Vi saknar branschorganisationer och dess färdplaner i rapporten samt samarbete med Handelskamrar, Företagarna och Svenskt Näringsliv, vilka är viktiga samarbetspartners för att få resultat.

BRGs utgångspunkt i klimatarbetet för att snabba på utvecklingen och måluppfyllelse på väldigt kort tid, är att vi behöver skapa både "push" och "pull", där "pull" handlar om att skapa en marknadsutveckling där näringslivets klimatsmarta lösningar efterfrågas, inte minst ifrån offentlig sektor. Därför är det viktigt att miljö- och klimatkrav kopplas till innovationsbehov och efterfrågan av offentlig sektor framför allt när inköp och upphandlingar ska göras.

En enhetlig koldioxidprissättning skulle skapa både push och pull på marknaden förändringar i de sektorer där det behövs mest, vilket vi finner positivt, och därigenom bidrar till ökad konkurrenskraft på den globala marknaden. Vi ställer oss också positiva till det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet.

Rapporten konstaterar att elbehovet och produktionsvolymen mäts först 2045. Detta är oacceptabelt när en snabb klimatomställning som möter de globala målen enligt Parisavtalet förutsätter grön el långt tidigare än så. Förslaget om en utredning om ett tvådelat ersättningssystem vid etablering av ny kraft är bra men borde kompletteras med kraftfullare och snabbare förslag.

Hinder för att öka användningen av industriell rest-värme bör undanröjas. BRG har under många år arbetat med frågan tillsammans med företagen och forskarkröken i det västsvenska kemi och materialklustret. Ett av hindren är att fjärrvärmenäten är kommunala och ofta för små för att kunna ta emot en ökad mängd industriell rest-värme. Ingen kan riktigt svara på vem som äger frågan om regionala nät. Vi har lyft frågan nationellt, regionalt och även lokalt för ett antal år sedan. Kan man lösa ansvarsfrågan och koppla samman till större regionala fjärrvärmenät finns potential att nyttja mer i systemet som idag annars kyls ner för att kunna släppas ut i vatten eller luften.

Med avseende på klimatneutralt byggande så skriver rapporten att "samverkan längs hela värdekedjan är en grundförutsättning för optimalt implementerade utsläppsminskande åtgärder". BRG instämmer och menar att det även gäller för att skapa ekonomiska värdekedjor som skapar både affärsmöjligheter och nya jobb. Gäller inte minst värdekedjor av aktörer som kan möjliggöra en ökad användning av återbrukade produkter och material i entreprenader. Förslaget om samverkan bör kompletteras med lokala/regionala noder för genomförande som ges möjlighet till nationell finansiering för att samla lokala aktörer och skapa gemensam kunskapsutveckling och samverkan i handfasta initiativ (LFM 30 i Malmö, Plattformen för Klimatneutralt Byggande i Göteborg och handslaget för ökat återbruk inom ramen för Gothenburg Climate Partnership).

För att snabba på klimatomställningen behöver offentliga aktörer bygga kunskap om hur vi kan gå från pilot till uppskalning när projektresultaten varit tillfredställande och kan visa på både klimat- och samhällsnytta. Att brygga mellan projektorganisation till inköp- och upphandlingsorganisation är svårt men desto viktigare att det styrs redan vid tilldelning av projektmedel, så att de aktörer som sedan kan ta vid är en del av projekten. Därav vill vi särskilt trycka på vikten av föreslagen åtgärd, nationell plattform för hållbar finansiering. Vi vill även påtala behovet av finansiella aktörer så som tex Mikrofonden, som finns för

de mindre organisationerna och även så kallade sociala företag i deras klimatomställning.

Vi vill lyfta goda systemförändrande samarbeten mellan näringslivet, offentlig sektor och forskning så som inom Gothenburg Green City Zone där företag från tex fordonsindustrin men också behovsägarna av transporttjänster tillsammans med staden, RISE, Chalmers, Göteborgs Universitet, testar och utvecklar framtidens transportsystem för att nå helt utsläppsfritt till 2030, ny teknik i både fordon, infrastruktur och tjänster. Det kräver att vi tänker om, tänker nytt och tänker tillsammans. I Göteborg har vi också kraftsamlat (inom ramen för Gothenburg Climate Partnership) kring klimatneutralt byggande genom att samla alla aktörer i hela värdekedjan och tillsammans skapa initiativ kring det som vi behöver lösa. Tex handslaget för ökat återbruk och cirkularitet samlar idag över 50 privata och kommunala fastighetsaktörer kring konkreta åtgärder för att bygga en fungerande värdekedja för återbruk i entreprenader och att tillsammans kravställa återbrukade material och produkter.

I Göteborgsregionen har alla 13 kommunerna tagit fram ett näringslivs strategiskt program som också hänger ihop i en gemensam handlingsplan och ett enskilt för varje kommun som är anpassat efter varje kommuns förutsättningar. Programmet i Göteborgs kommun är helt integrerat med Agenda 2030 målen och nedbrutna i strategierna, aktiviteterna och insatserna. De sex strategierna är kompetensförsörjning, innovationskraft, företagsklimat, mark, infrastruktur och attraktion.

Rapport 2 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Rapportens generella slutsats är att åtgärder inom nedan tre områden krävs.

- Ett transporteffektivt samhälle
- Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg
- Hållbara förnybara drivmedel

Vi anser att de åtgärder som föreslås är högst relevanta, men att de kräver förutsättningar som tyvärr inte tas upp i rapporten. Ur vårt perspektiv kan förutsättningarna sorteras in under de sex strategiska insatsområden som Göteborg Stads Elektrifieringsplan har definierat. Tex;

Upphandling:

Alltid kravställa transporttjänsten i alla inköp

- Fossilfri/Utsläppsfri
- Effektiv (rätt transportmedel, fyllnadsgrad)
- Säkerställa förutsättningar till använda krav
- Begränsa upphandlingars löptid (snabb förändring kräver flexibilitet)

Kompetens/kommunikation:

- Tillsätta en lokal/regional kontaktperson för ladd infrastruktur (för privat och kommersiell trafik)
- Arbeta med lokal produktion och konsumtion (för att minska klimatbelastande transportbehov)
- Arbeta med beteendeförändring och förväntanshållning på konsumtion (för att minska klimatbelastande transportbehov)

Finansiering:

- Bidrag för omställningsutredning (elektrifieringspotentialanalys och ladd behovs kartläggningar)
- Stöd för ”prova-på”-lösningar för att sänka tröskeln till omställning (maskin-, bilflottor)
- Bonus-malus-system för transportlösningen baserat på faktiskt utsläpp (km-skatt, person-/ton-km), dvs säkerställ att miljöpåverkan belastar ekonomin

Digital infrastruktur:

- Tillhandahålla nationell databas för laddinfrastruktur – existerande, planerad, behövd/önskad
- Öppna data för trafikflöden, godsflöden, mm för innovation och tjänster för effektivisering
- Tillhandahåll verktyg för utvärdering av resvanor och planering av resor/transporter med eldrift inklusive laddstrategi
- Genomför kartläggningar av faktiskt laddbehov baserat på transportstatistik

Markanvändning:

- Prioritera markanvändning för yteffektiva transportmedel
- Prioritera markanvändning för kollektivtrafiken
- Utöka kollektivtrafiken och gör den attraktivare än privatbilism – gäller även tåg
- Säkerställ lokal produktion av konsumtionsvaror för minskad klimatpåverkan från transport (och produktion)

I rapporten uttrycks att ”scenarioanalyser från Naturvårdsverket visar att vi kan nå 2030-målet för inrikes transporter med dagens beslutade styrmedel, däremot inte 2045-målet. En uppfyllelse av 2030-målet förutsätter dock att det finns en ändamålsenlig laddinfrastruktur för elfordon och att hållbara förnybara drivmedel finns att tillgå.” I detta sammanhang vill vi lyfta fram att många städer har beslutade mål som går längre och snabbare fram än de nationella. Tex ska Göteborgs transportsystem vara elektrifierat och nära 0-utsläpp redan till 2030. Ska vi lyckas med den högre ställda målet bör det rimligen också förutsätta att transportköpare kravställer utsläppsfria transporter och att även

privatpersoner får incitament för att byta fordon så att icke fossilfria fasas ut i snabbare takt.

Rapport 3 - Lokal och regional klimatomställning

Utredningen omfattar till största delen en hinderanalys och ett antal förslag på lösningar som syftar till att överkomma dessa hinder. Förslagen grundar sig på resultatet från hinderanalysen. **Det genomgående och övergripande problemet är att förslagen i utredningen till övervägande del inte svarar mot de problem som utredningen lyfter. Detta gör att förslagen i stort inte är ändamålsenliga.** Det framkommer inte hur och varför slutsatserna dragits. Vanligt förekommande förslag på lösningar vid komplexa samhällsutmaningar som inte har fått en tillräckligt genomgripande analys är att tillsätta samordningsfunktioner - så även i denna utredning. Men tillsättandet av samordningsfunktioner förutsätter att hinderanalysen tydligt pekar på att det är bristande samordning som är orsaken till problemet. Utredningen visar dock att så inte är fallet. Till exempel:

Hinderanalysen lyfter bristande klimatledarskap, men lösningen som föreslås är i stället en nationell samordningsfunktion. Viktigt är att inte förväxla ledarskap med samordning. Ett ledarskap inspirerar och visar vägen framför allt genom egna handlingar, men också genom att skapa strukturella förutsättningar för andra att agera i enlighet med gemensamma uppsatta mål. En samordnare koordinerar aktörers eget arbete och följer upp, säkerställer att inget faller mellan stolarna, osv. En samordnare skapar inte nödvändigtvis de nya förutsättningar som krävs för omställning utan är mer av en förvaltare som i bästa fall underlättar framdrift - i sämsta fall adderar ytterligare en rapporteringsnivå och bygger in mer tröghet i systemet. En samordningsfunktion är alltså inte nödvändigtvis ändamålsenlig om det är klimatledarskap som lyfts som hinder för omställning. Genom att tillsätta en samordningsfunktion pekar man snarare på att problemet ligger i kommunernas inbördes samordning. Den nationella samordningsfunktionen som föreslås verkar därför diffus och mycket omfattande.

Uppdraget som utredningen grundar sig på handlar om att föreslå styrmedel och andra åtgärder. Mycket få styrmedel föreslås, det är nästan uteslutande andra typer av åtgärder som föreslås. Även om styrmedel är svårare och mer komplexa att föreslå, jämfört med enklare tillägg som samordningsfunktioner, kan styrmedlen ofta vara mer effektiva, tydliga och logiska. Trots att utredningen nämner ett antal olika plattformar, arenor och samarbeten som redan finns (agenda 2030, hållbar stad, fossilfritt Sverige, m fl) som i grunden handlar om kunskapsdelning och samordning - föreslår utredningen ytterligare samordning på samordning. Dvs bygga vidare på dessa och skapa ytterligare och förstärkta plattformar och samordningsfunktioner.

Utredningen skulle behöva ha större fokus på att föreslå styrmedel som strukturellt ändrar och underlättar förutsättningarna för systematiskt klimatarbete. Dvs dels systemsyn i nationella regelverk som

upphandlingslagstiftning och PBL (plan- och bygglagen). Den rådgivningsfunktion som föreslås är ett positivt förslag och går i linje med detta, men bör förstärkas och tydliggöras så att den uppmuntrar innovation och är en kanal gentemot lagstiftarna. Ett mer systematiskt sätt att hantera kommuners behov av tillämpning av lagstiftning i bredare system- och innovationssammanhang bör utredas, så att den blir mer snabbfotad och kommunerna får större möjlighet att efterleva vad lagstiftaren hade som syfte - inte vad som står i lagtexten, om det får oönskade effekter.

Vi ifrågasätter behovet av egna färdplaner för kommuner och regioners klimatomställning och föreslår i stället att de branschspecifika färdplanerna genomförs lokalt/regionalt i samverkan mellan de offentliga aktörerna i kommun och region. Vi behöver ha en helhetssyn och samverka med näringslivet för att snabbt nå framgång i klimatomställningen och även för att finansiera den.

Många kommuner och regioner har redan idag långtgående arbete, stor kunskap och tydliga behov kring möjliga klimatinvesteringar både i egen verksamhet och i samverkan med andra aktörer som näringsliv. Nyttja befintlig kunskap och skala upp befintliga lösningar, som komplement till de stöd som redan ges till innovations- och utvecklingsprojekt. Erbjud finansiellt stöd inom ramen för redan etablerade myndigheter och funktioner, för mest effektiv omställningskraft i stället för att inrätta ytterligare funktioner och organisationer. Föreslå i stället att utveckla ett kunskapsbaserat sätt att hantera (och prioritera) mål, styrning och avvägning av intressen för politiker och tjänstepersoner. Erbjud kommunerna stöd i detta. Visa hur systemstyrning konkret kan implementeras och förverkligas, i stället för att inordna samordningsfunktioner och lokala klimatomställningsfunktioner som uppmanar politiker och tjänstepersoner att tänka systemsyn - trots att systemets inbyggda lednings- och styrningsfunktioner inte stödjer detta. Så länge rotorsaken till problemet inte bemöts kommer samordning i olika former inte lösa problemet fullt ut.

Rapportens förslag om lokal/regional klimatstatistik är dock bra då detta är en utmaning idag att kunna titta på nuläge och lägga strategi framåt baserat på statistik. Även kompetenslyft för lokala/regionala politiker är av största vikt så klimatomställnings-frågan kommer in i varje beslut och budget.

En aktör som inte nämns bland aktörer i kommunerna är de kommunala näringslivskontoren som finns i stort sett i varje kommun. Eftersom samarbete med näringslivet behövs lokalt är dessa en undervärderad resurs. Business Region Göteborg är tex en offentlig aktör som i många år arbetat med klimatomställningen tillsammans med näringslivet.

Bilagor

1. Näringslivets klimatomställning
2. Beskrivning av förslag och rekommendationer, faktablad 2021/54
3. Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning
4. Lokal och regional klimatomställning

Business Region Göteborg AB

Göteborg 2022-10-14

Maria Strömberg, avdelningschef Kluster & Innovation

Eva-Lena Albihn, Vice VD och hållbarhetschef

Vid protokollet:

Mohamed Hama Aldrin

Justeras:

Kjell Björkqvist

Johan Svensson

§ 12

Remisser

a. Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023

Nina Jacobsson Stålheim redogör för yttrande över remiss avseende underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023 (dnr:1046/22), i enlighet med utsänd handling.

Beslut

Styrelsen beslutar att remissen från stadsledningskontoret avseende underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023 besvaras i enlighet med de synpunkter som framgår i bolagets yttrande.

Styrelsehandling nr 12a
Utfärdat 2022-11-18
Diarienummer 2022-0039

Handläggare
Nina Jacobsson Stålheim
Telefon: 031-773 75 75
E-post: nina.jacobssonstalheim@framtiden.se

Yttrande över remiss avseende Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023 (dnr:1046/22)

Förslag till beslut

Styrelsen för Förvaltnings AB Framtiden:

Remissen från Stadsledningskontoret avseende Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023 besvaras i enlighet med de synpunkter som framgår i yttrandet.

Sammanfattning

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts att lämna ett yttrande till Stadsledningskontoret avseende remisser från Länsstyrelsen i Uppsala län, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) och Trafikanalys avseende Underlagsrapporter till kommande klimatpolitiska handlingsplan 2023 samlat i ett ärende.

Bolaget berörs i första hand av rapporten från Tillväxtanalys om *Näringslivets klimatomställning* och ställer sig positiva till flera av rapportens förslag som bedöms öka förutsättningarna för stadens omställning till bygg- och anläggningsprojekt med kraftigt minskad klimatpåverkan.

Förslagen i rapporten från Länsstyrelsen i Uppsala innebär en ökad grad av samordning. Det är bolagets bedömning att det inte primärt är mer samordning på strategisk nivå som bidrar till klimatomställningen utan faktiska åtgärder som ger resultat.

Remissen ska besvaras senast 2022-11-22.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Bolaget har inte funnit några aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

De förslag som återfinns i de tre rapporterna bedöms var för sig och tillsammans innebära positiva konsekvenser ur en ekologisk dimension.

Bedömning ur social dimension

Förslaget i rapporten från Trafikanalys om att utreda hinder för distansarbete skulle kunna inverka positivt på möjligheter för personer som bor trångt att kunna ta del av möjligheter att arbeta utanför den ordinarie arbetsplatsen.

Samverkan

Ärendet har inte varit föremål för samverkan.

Expedieras

stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se

Bilagor

1. *Lokal och regional klimatomställning (Publikationsnummer 2022:14)*
2. *Näringslivets klimatomställning (PM 2022:10)*
3. *Näringslivets klimatomställning - Beskrivning av förslag och rekommendationer (Faktablad 2021/54)*
4. *Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning (Rapport 2022:14)*

Ärendet

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts att lämna ett yttrande till Stadsledningskontoret avseende remisser från Länsstyrelsen i Uppsala län, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) och myndigheten Trafikanalys som på uppdrag av regeringen har tagit fram underlagsrapporter till kommande klimatpolitiska handlingsplan 2023 samlad i ett ärende.

Beskrivning av ärendet

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. För att ta fram underlag till kommande klimatpolitiska handlingsplan för åren 2023–2026 gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag att redovisa och sända ut på remiss senast 15 september 2022:

- Tillväxtanalys - Näringslivets klimatomställning
- Trafikanalys – Transportområdets klimatomställning
- Länsstyrelsen i Uppsala län - Lokal och regional klimatomställning

De tre rapporterna ska ses som en helhet och remissen omfattar därför samtliga rapporter. På grund av det omfattande materialet uppmanas remissinstanserna att prioritera att yttra sig över de åtgärdsförslag som ligger närmast respektive organisations verksamhet. Av de totalt dryga 70 förslagen i rapporterna har Framtiden valt att yttra sig över ett tiotal förslag.

Näringslivets klimatomställning

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) har genomfört regeringens uppdrag att ta fram underlag om näringslivets klimatomställning med stöd från Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Boverket och Skogsstyrelsen. I uppdraget har ingått att göra en hinderanalys för uppfyllandet av de nationella och globala klimatmålen med tonvikt på jordbruks-, skogsbruks-, industri-, bygg-, fastighets-, avfalls- samt energisektorn och att lämna förslag på nya eller förändrade styrmedel, åtgärder och eventuella kompensationsåtgärder för att på ett mer effektivt sätt bidra till att utsläppen minskar i linje med de nationella och globala klimatmålen samtidigt som näringslivet ställer om till nettonollutsläpp med bibehållen och stärkt konkurrenskraft.

Sammantaget presenterar rapporten 47 förslag och rekommendationer med beskrivningar och tillhörande analyser.

Transportområdets klimatomställning

Organisationen Trafikanalys redovisar utifrån regeringens uppdrag analyser, förslag och bedömningar av effekter inom transportområdet. Målet är att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045. Uppdraget innebär också att identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder med fokus på regelverk eller incitament med möjligt införande under perioden 2023–2026. Boverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikverket och Transportstyrelsen har bistått Trafikanalys i arbetet.

I rapporten presenteras tio olika förslag och de med störst påverkan på Framtidenkoncernens verksamhet är förslagen om ett transporteffektivt samhälle och om att sänka hastigheten i tätbebyggt område.

Lokal och regional klimatomställning

Uppdraget som redovisats av Länsstyrelsen i Uppsala med stöd av Naturvårdsverket och Energimyndigheten omfattar analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till en lokal och regional klimatomställning i hela landet. Förslagen ska bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt och ska kunna införas under perioden 2023–2026.

Förslagen handlar till stor del om att stimulera kommuners och regioners klimatomställning genom inrättande eller förstärkning av uppdrag, inrätta tjänster, utveckla rådgivning, samordna och utveckla kompetens.

Förslagen syftar till att både effektivisera klimatarbetet och resursanvändningen på kort sikt och skapa förutsättningar för långsiktiga processer för fortsatt klimatarbete och att ge förstärkningseffekter för andra pågående processer och initiativ.

Bolagets synpunkter

De tre remitterade rapporterna är omfattande och förslagen spänner över många områden. Framtiden har i yttrandet koncentrerat sig på de delar som har direkt bäring på bolagets verksamhet eller det samordningsansvar som bolaget getts för strategin *Vi driver på utvecklingen för ett hållbart byggande* inom ramen för Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.

Bolaget bedömer att rapporten från Tillväxtanalys om Näringslivets klimatomställning är den rapport som i störst utsträckning innehåller förslag som skulle göra skillnad för området.

Bolagets synpunkter utifrån koncernens mål och uppdrag

Rapporten från Tillväxtanalys om *Näringslivets klimatomställning* innehåller flertalet förslag som bolaget bedömer kan påverka klimatomställningen inom bygg- och fastighetsområdet. Följande förslag bedöms ha en särskilt positiv effekt på Framtidens förutsättningar:

| | |
|---|--|
| Förslag nr 13: Utred investeringsstöd för energi-effektivisering i befintliga byggnader. | Bolaget ser positivt på förslaget. |
| Förslag nr 14: Utred institutionella hinder för klimateffektivt nyttjande av befintligt byggbestånd. | Bolaget bedömer förslaget som positivt. Idag är befintliga regelverk ett hinder för en resurseffektiv omställning av befintliga fastigheter, som till exempel konvertering från lokal till bostad. |

I rapporten från Trafikanalys om *Transportområdets klimatomställning* har bolaget följande synpunkter på två av förslagen:

| Förslag | Framtidens synpunkter |
|---|--|
| Underlätta hemmaladdning – Utred tillträde till laddning. | Bolaget ställer sig positivt till förslaget, men vill understryka att ett eventuellt krav behöver utformas så att det är behovsdrivet och medger effektiv flexibilitet. I annat fall finns risk för kostsam överdimensionering, åtminstone i perioder. |
| Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete. | Bolaget bedömer att förslaget är positivt, men att det även bör inkludera möjligheten för hemmanära flexibel arbetsplats för de som är trångbodda och inte har möjlighet att skapa en yta i det egna hemmet, till exempel co-workingytor i flerbostadsområden. |

Ytterligare förslag i rapporterna har bäring på Framtidens förutsättningar för att nå målen om en minskad klimatpåverkan från byggnation, men då dessa även har en bredare effekt på strategin *Vi driver på utvecklingen för ett hållbart byggande*, så redovisas synpunkterna på dessa samlat nedan.

Bolagets synpunkter utifrån samordningsansvaret för strategin *Vi driver på utvecklingen för ett hållbart byggande*

Framtiden har fått samordningsansvaret för strategin *Vi driver på utvecklingen för ett hållbart byggande* i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, som lägger grunden för en ekologiskt hållbar stad 2030. Samordningsansvaret innebär bland annat att

- vara drivande och ta ansvar i arbetet med strategin
- identifiera primära hinder och utmaningar för fortsatt utveckling
- identifiera vilka uppdrag och typ av initiativ, åtgärder och resurser som saknas för att öka takten i genomförandet
- sammankalla och samordna viktiga aktörer (inklusive näringsliv, akademi, civilsamhället och offentlig sektor)
- utveckla förslag på lösningar till målkonflikter, utmaningar och hinder som uppkommer
- skapa mervärden till de uppdrag och initiativ som finns
- driva på prioritering av huvudsakliga tvärgående initiativ att satsa särskilt på
- vara kontaktperson för strategin och representera och presentera

Nedanstående synpunkter lämnas utifrån Framtidens samordningsuppdrag:

Rapporten från Länsstyrelsen i Uppsala om *Lokal och regional klimatomställning* innehåller förslag som till stor del fokuserar på samordning och samverkan. Det är bolagets bedömning att det inte primärt är bristen på samordning på strategisk nivå som är hindret, utan faktiska åtgärder som leder till önskat resultat. Viktigt att lära av varandra men risken är att en allt för hög grad av samordning tar resurser från genomförandet. Bolaget bedömer att nedanstående förslag är av direkt positiv betydelse för strategins genomförande:

| Förslag | Framtidens synpunkter |
|---|--|
| Förslag 2.2. En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning | Bolaget ställer sig positivt till förslaget och att webbplatsen <i>Hållbarstad.se</i> fortsätter att utvecklas kopplat till detta. |
| Ett fortsatt och utvecklat uppdrag till Boverket för att ta fram verktyg för minskad klimatpåverkan vid planläggning. (under <i>Andra viktiga styrmedel och åtgärder.</i>) | Bolaget ställer sig positivt till förslaget. |

Många av förslagen i rapporten *Tillväxtnalys - näringslivets klimatomställning* bedöms som positiva och ökar förutsättningarna för stadens omställning till bygg- och anläggningsprojekt med kraftigt minskad klimatpåverkan. Följande förslag inklusive bolagets synpunkter bedöms som särskilt väsentliga utifrån ett effektivt genomförande av strategin:

| Förslag | Framtidens synpunkter |
|--|---|
| Förslag nr 20 Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) (Arbetsmaskiner) | Bolaget ställer sig positivt till förslaget och bedömer att det även bör omfatta samarbete med andra offentliga organ än statliga, till exempel kommunala. |
| Förslag nr 22 Utvärdera klimatpremien (Arbetsmaskiner) | Bolaget ställer sig positivt till förslaget. Klimatpremien bör i högre grad styra mot elektrifiering, vilket fångar upp fler miljöparametrar än fossilfritt, samt skyndar på mot den omställning som långsiktigt strävas mot. |
| Förslag nr 23 Stöd åtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner (Arbetsmaskiner) | Bolaget ställer sig positivt till förslaget, men anser att även mobila lösningar för laddning på ställen där effektbehovet efter byggåtgärd understiger behovet under arbetstiden bör beaktas. |
| Förslag nr 30 Verka för att förslag rörande byggprodukters innehåll finns med i slutgiltig lagstiftning och får en användbar utformning (EU-politiken som grundförutsättning) | Bolagets bedömning är att detta är ett bra förslag. Det är viktigt att eventuell kommande reglering på nationell eller EU-nivå inte sänker ambitionsnivån och att lärdom tas av den systematik som såväl Framtiden, som Göteborgs Stad och en stor del av den svenska branschen, inte minst på byggherre- och fastighetsägarsidan, samlats kring i system som Byggvarubedömningen. Det är viktigt att känna till allt innehåll i produkter och material, dels för att aktivt kunna välja giftfria alternativ, dels som dokumentation för förvaltningsskedet om nya rön om kemiska ämnen görs under byggnadens användningstid. |
| Förslag nr 33 Inkludera mindre arbetsmaskiner i ekodesigndirektivet. (EU-politiken som grundförutsättning) | Bolaget ställer sig positivt till förslaget. |
| Förslag nr 42 Ställ krav vid offentlig upphandling för | Det övergripande förslaget bedöms som positivt av bolaget och det är bra om det finns en samordnad kravställning så att omställningen drivs på ett systematiskt och likartat sätt. Det |

| | |
|--|---|
| arbetsmaskiner (Offentlig upphandling) | uppfattas dock som något otydligt vad som avses ingå i upphandlingskravställning. |
|--|---|

Datum

Underskrift

Namnförtydligande

.....

Terje Johansson

VD och koncernchef

.....

Anna Staxäng

Kvalitetschef

Diarienummer

10-2022-1490

Vårt datum/Our date

2022-11-17

Vår referens/Our reference

Lars Holmquist/Maria Andersson-Iseppi

Ert datum/Your date

2022-11-22

Er referens/Your reference

1046/22

anna.saveskog@stadshuset.goteborg.se

Göteborg Energis synpunkter avseende remiss Underlagsrapporter till kommande klimatpolitiskt handlingsplan 2023

Göteborg Energi tillstyrker flertalet förslag av dem som har relevans för bolaget. Däremot är det inte givet att dessa utgör de bästa för att bygga ett klimathandlingsprogram på. Det finns flera andra frågor som också skulle fylla en viktig roll i ett sådant handlingsprogram. Några exempel är CCS och BECCS, sektorkoppling med vätgas och energilagring för ett robust energisystem med mycket väderberoende kraft. Det pågår förvisso redan arbete inom dessa områden, men det gäller också åtskilliga av de lagda förslagen.

Behovet av att klimatomställning och utveckling av totalförsvaret bör göras samtidigt är belyst. Samhället blir inte per automatik mindre sårbart för att det blir fossilfritt. Energisystemet förändras och det kan innebära nya sårbarheter. Ett kraftigt elektrifierat samhälle behöver kanske hantera ett strömavbrott på ett annat sätt i framtiden. Göteborg Energi instämmer i denna analys.

Rapporten (*Lokal och Regional omställning*) redogör för ett antal åtgärder som valts bort och som beskrivs som omhändertagna inom andra utredningar och pågående initiativ. Ett exempel är Stöd för fjärrvärme, stöd för konvertering till fjärrvärme, som inte tydligt adresseras i Fjärr- och kraftvärmestrategin och som kan riskera att ramla mellan stolarna.

Transportsektorns klimatomställning

Sammanfattning av synpunkter

Göteborg Energi tillstyrker rapportens antagande att klimatomställningen behöver vila på tre ben; Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Att enbart fokusera på elektrifiering av transportsektorn utan att samtidigt adressera energieffektivisering och ett förändrat beteende skulle kunna riskera att klimatmålen inte uppnås, att

luftkvaliteten inte förbättras och att andra möjliga transportmedel som cykel inte får samma utveckling i städerna.

Rapporten förutsätter att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Den förutsätter också att skattelättnaden är tillfällig. Den nya regeringen har fattat beslut om att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå vilket innebär att andra åtgärder kommer att krävas för att nå 2030-målet. Detta innebär en svårighet i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Göteborg Energi tillstyrker förslaget om att Energimyndigheten får i uppdrag att genomföra en bred utredning. Utredningen föreslås omfatta om ytterligare bränslen och trafikslag kan ingå i reduktionsplikten, en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel, och om rena och höginblandade drivmedel ska vara fortsatt skattebefriade eller om de ska inkluderas i reduktionsplikten.

Det kan vara rimligt att uppdraget även inkluderar de förändringar i reduktionsplikten som regeringen beslutat om att från 2024 sänka reduktionsplikten till EU:s lägstanivå. Den nivån är under förhandling inom REDIII och alltså inte satt ännu.

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Göteborg Energi är positiva till förslaget om transporteffektivitet som grundläggande princip. Det öppnar upp för ett systemtänk med utrymme för nya lösningar och ett förändrat beteende.

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Göteborg Energi tillstyrker förslaget. EU-kommissionen har uppmanat medlemsländerna att utreda implementering av tillträde till laddning (Right to charge) dvs att det ska vara möjligt för en hyresgäst att installera laddning utan att behöva inhämta godkännande från fastighetsägaren.

Energimyndigheten har gjort en utredning i frågan, "Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform" (ER 2021:24)

Näringslivets klimatomställning

De flesta av förslagen och rekommendationerna som berör energisektorn på olika sätt är i grunden bra. Det är dock inte enkelt att se dem som ett underlag till en klimatpolitisk handlingsplan. Dels för att förslagen är många, dels för att det finns flera saker som inte nämns, som Göteborg Energi ser som väl så angelägna. CCS, inklusive BECCS, och sektorkoppling för ett robustare energisystem med mer förnybart är två exempel på perspektiv som saknas. Spännvidden mellan förslagen är också stor. Från ganska allmänna frågor, som borde kunna räknas som hygienkrav (exempelvis Nr 35 om samordning i Regeringskansliet) till detaljerade förslag på styrmedel för arbetsmaskiner (Nr 22). Flera förslag utreds vidare redan i olika sammanhang. Det behöver i och för sig inte utgöra något hinder för att ha med dem i en handlingsplan, men det blir ottydligt när de varvas med helt nya förslag. De förslag, av de som berör Göteborg Energis verksamhet, som vi anser kunna prioriteras är:

Nr 1. Utred ett tvådelat ersättningsystem vid etablering av ny kraft – Acceptans- och tillståndsfrågorna kopplade till framför allt vindkraftsutbyggnaden är avgörande för om elektrifieringen ska lyckas. Ett lokalt ersättningsystem, ofta kallad Bygdepeng, förtjänar att utredas ordentligt.

Nr 2. Utred styrmedel som underlättar användning av spillvärme

Nr 4. Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om

Nr 26. Säkerställ långsiktiga mål för EU ETS efter 2030 – EU ETS har visat sig fungera som ett effektivt verktyg i Europas klimatarbete. Att bevara långsiktigheten i verktyget är sannolikt det effektivaste sättet att skapa långsiktiga förutsättningar för näringslivets klimatsatsningar.

Vi vill också lämna två konkreta synpunkter på rapporten:

- I avsnitt 3.5.3.2 om institutionella hinder för att minska förbränning av plast, saknas ett viktigt perspektiv. I den nationella statistiken av svenska klimatutsläpp bokförs koldioxidutsläpp från avfallsförbränning under kategorin "El och värme" istället för "Avfall". Därmed döljs problemet med plastomsättningen för de aktörer som kan göra något åt problemet, som producenter och konsumenterna av varor. Klimatpåverkan i kategorin "Avfall" är relativt liten, och minskande, eftersom den till stora delar avser saker som metanläckage från deponier, men inte konsekvenserna av överkonsumtion av plast. Istället belastar utsläppen från plasthanteringen el- och fjärrvärme-sektorn, som har begränsad rådighet över problemet. Vi anser att emissionerna från avfallsförbränning istället bör redovisas under kategorin "Avfall"
- Förslag nr 13 om investeringsstöd för effektivisering i byggnader är i princip bra. Men det är viktigt att effektiviseringen som stöds inte utvärderas med minimikravet i Boverkets byggregler, BBR, som utgångspunkt. Energikraven i BBR är utformade för att vara teknikneutrala avseende uppvärmningsform när de används som miniminivåer. Om man ställer krav på effektivisering av typen "55 % av kraven i BBR" går teknikneutraliteten förlorad, och fastighetsägaren har ofta inget annat val än att installera en värmepump istället för fjärrvärme, och kanske kompletteras med solceller (vars produktion enligt BBR får räknas av från byggnadens faktiska energianvändning). Resultatet blir en kraftig konkurrensnedvridning med ett ökat eleffektbehov och ökad klimatpåverkan som följd. Detta har syns tydligt i de bidragssystem som hittills tillämpats, trots att Boverket tydligt säger att BBR enbart avser minimikrav. Istället måste energieffektivisering mätas på ett sätt som fångar byggnadens verkliga energi- eller effekt-behov. Det görs enklast genom att tillämpa systemgränsen Använd Energi eller ett värmeförlusttal.

Lokal och regional klimatomställning

Sammanfattning av synpunkter

Rapporten utgår från tre kategorier av identifierade hinder för att få fart på klimatomställningen regionalt och lokalt.

De utgörs av brist på eller otillräcklig omfattning av:

- vision, riktning, mål och ledarskap
- organisatorisk kapacitet och resurser för hållbar omställning.

- ramvillkor, kravnivåer.

En rad förslag handlar om att stötta kommuner och regioner genom samordning eller inrättande av funktioner för klimatomställning. Vi har lämnat synpunkter på de förslag som vi ser har bäring på vår verksamhet och/eller är relevant för situationen i Göteborg.

Det finns säkerligen större effekter av vissa förslag för mindre kommuner med få eller kanske inga dedikerade resurser för klimatomställningsfrågor. Men de identifierade hinder för en kraftfull klimatomställning är relevanta för alla beslutsnivåer.

Förslag 1. Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning

Göteborg Energi tillstyrker förslaget om att ta tillvara och vidareutveckla erfarenheterna från Fossilfritt Sverige och Agenda 2030-sekretariatets arbete.

En Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning föreslår vilken bygger på ömsesidig överenskommelse vilket bygger på logiken från Fossilfritt Sveriges branschspecifika färdplaner vilket har varit ett framgångsrikt sätt att skapa engagemang och tydlighet. Uppdraget föreslås även omfatta att utveckla ett kompetenslyft för klimatet där fokus ska vara systemperspektiv och helhetssyn. Inom ramen för uppdraget föreslås även att arbeta med en förbättrad uppföljning av klimatomställningen.

Erfarenheterna från innovationsprogrammet Viable Cities kommer att utgöra en grund för förslaget avseende framtagandet av färdplan vilket är en fördel för Göteborg.

Vi ser positivt på förslaget om kompetenslyft inom offentlig sektor, särskilt kommunal och regional nivå, för att leda klimatomställning med helhetsyn och systemperspektiv i syfte att ge politiker och tjänstepersoner rätt verktyg och den kunskap som krävs. Däremot är det viktigt att denna kunskap också finns på nationell nivå i beslutfattande organ där styrmedel och förutsättningar för ett långsiktigt klimatarbete sätts.

Förslag 3. Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner

Denna funktion finns redan i Göteborg stad och Göteborg Energi anser att det kan anses överflödigt i större kommuner som Göteborg, där det finns resurser, för att inrätta en sådan funktion. Förslaget kan däremot vara lämpligt för mindre kommuner där det är svårt att ha tillräckliga resurser för att implementera klimatomställning i kommunens uppdrag. Det är viktigt att funktionen har god kunskap inom området och de lokala förutsättningarna inom kommunen för att en cirkulär och systemoptimerad klimatomställning.

Förslag 4. Standardiserad redovisning av klimatåtgärder

Göteborg Energi instämmer i förslaget och att en standardiserad redovisning på sikt kan leda till bättre data och uppföljning och underlätta rapporteringen för kommunen. Förslaget förutsätter förslag 2.4 (som vi inte har kommenterat här) om utvecklad klimatstatistik på kommunal och regional nivå och att klimatlagen utvidgas till att gälla all offentlig verksamhet och inte bara regeringens arbete på området, vilket vi anser vara rimligt för att få en nationell helhetsbild över klimatarbetet.

Förslag 5. Förstärkt uppdrag till länsstyrelsen för att leda och koordinera energi- och klimatomställning på lokal och regional nivå

Länsstyrelsen har redan idag uppdraget att tillse att nationella mål och planer får genomslag i regionen. Av rapporten framgår att det verkar finnas resursbrister hos länsstyrelserna och att ett förstärkt uppdrag och ekonomiskt stöd om 50 miljoner att fördela, skulle ge länsstyrelserna bättre förutsättningar. Göteborg Energi anser att länsstyrelsens har en viktig roll att spela i klimatomställningen på regional nivå, t ex i frågor som utbyggnad av regionnätet för att för säkerställa att tillräcklig effekt kommer att finnas till regionen. Det är dock svårt att bedöma om ett förstärkt uppdrag är det som krävs för att nå det som avses.

Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Göteborg Energi ser positivt på förslaget att Upphandlingsmyndigheten får i uppdrag att ta fram riktlinjer för klimatkrav i upphandling. Det är en tydlig signal till marknaden och kan öka farten i klimatomställningen. Det är också ett område där kommunen har en tydlig rådighet. Vi ser positivt på att livscykelanalyser och livscykelkostnader kommer att beaktas. Vi anser att det är viktigt att arbetet genomförs i tydlig dialog med de upphandlande parterna inom LOU och LUF för att riktlinjerna fyller sitt syfte och är tillämpningsbara i praktiken.

Förslag 10. Utred tillstånds- respektive anmälningsplikt för stora energi- och eleffektanvändare

Göteborg Energi tillstyrker förslaget då det skulle ge större möjligheter att långsiktigt planera för ett optimerat energisystem. Det gäller såväl för elnätet ur effektsynpunkt som möjligheterna för fjärrvärmens att nyttja spillvärme.

Bedömning ur följande dimensioner:

Ekonomisk

Det går inte att komma ifrån att flera av förslagen innebär kostnader, men de leder till ett robustare samhälle som blir mindre känsligt för omvärldsförändringar. Särskilt i rapporten om näringslivets klimatomställning finns ett tydligt fokus på kostnadseffektivitet, vilket är positivt.

Ekologisk

Hela syftet med klimathandlingsplanen är att nå de svenska klimatmålen.

Social

Det transporteffektiva samhället kan komma att få en positiv påverkan på stadsmiljön, öka tillgängligheten på alternativa transporter. Det kan även komma att få en påverkan på ökad jämställdhet då inte alla har tillgång till egen bil idag utan ofta reser kollektivt. Förslaget att fortsätta att tillvarata Agenda 2030-sekretariatets arbete innebär också att frågor inom social hållbarhet kommer att få en naturlig plats i det fortsatta arbetet.

Göteborgs Stads yttrande över Miljödepartementets remisser:

Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023

Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Promemorian Näringslivets klimatomställning

Inledande synpunkter

Göteborgs Stad är i huvudsak positiv till underlagsrapporterna men lämnar synpunkter utifrån Göteborgs Stads klimatmål och erfarenheter från arbete med klimatomställning. Nedan lämnar staden synpunkter bland annat avseende upphandlingens roll i klimatomställningen samt om åtgärder för laddinfrastruktur, arbetsmaskiner, drivmedel, byggnation, stadsplanering samt transport- och energieffektivitet.

I rapporten om Lokal och regional klimatomställning finns ett stort fokus på omfattande samordning. Staden bedömer att det är viktigt att det inte blir för stor överbyggnad av samordning på olika nivåer - med risk att ta resurser från det operativa arbetet för att nå klimatomställningen.

Statliga bidrag och resurser till kommuner behövs för att kunna nå framgång i klimatomställningen. Dock kan det vara svårt för en kommun att skaffa den personal och de kompetenser som krävs för genomförandet av olika åtgärder. Det krävs högutbildad personal där kommuner konkurrerar med den privata marknaden och den regionala och statliga nivån. Hanteringen av de statliga bidragen kan också medföra en hög administration i kommunen som inte alltid ger de nyttor som avses.

Rapporten förutsätter att reduktionsplikten behålls på den nivå som var beslutad sedan tidigare och bedöms som nödvändig för att nå transportsektorns mål till 2030. Den förutsätter också att skattelättnaden är tillfällig.

Regeringen föreslår i sin budgetproposition att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå vilket innebär att andra åtgärder kommer att krävas för att nå 2030-målet. Detta innebär svårigheter i att bedöma rapportens förslag utifrån om de kommer att vara tillräckliga åtgärder i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Lokal och regional klimatomställning - underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023

Förslag 1 Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning

Göteborgs Stad är positiv till att ta tillvara och vidareutveckla erfarenheterna från Fossilfritt Sverige och Agenda 2030-sekretariatets arbete. En Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning föreslås vilken bygger på ömsesidig överenskommelse och bygger på logiken från Fossilfritt Sveriges branschspecifika färdplaner vilket har varit ett framgångsrikt sätt att skapa engagemang och tydlighet. En konkretisering av vad som samordnas vore dock önskvärd. Det är till exempel viktigt att färdplanen samordnas med de andra färdplaner för klimatomställning som kommuner omfattas av som till exempel Kommunernas klimatlöften i Västra Götalands Klimat 2030 eller Fossilfritt Sveriges övriga färdplaner. Detta för att inte skapa merarbete i form av ytterligare mål och uppföljning inom områden som redan hanteras på ett bra sätt. Det finns många plattformar och arenor - de kan samordnas bättre men det är viktigt att det inte bli en överbyggnad av det som redan sker.

Nationell samordning och ledningsfunktioner är positivt men det behövs också förstärkning inom den kommunala nivån. Staden ser inte att det primärt är bristen på strategisk nivå som är hindret, utan faktiska åtgärder som leder till resultat. Staden ser gärna mer av åtgärder som stödjer genomförandekapaciteten i den kommunala organisationen. Staden ser positivt på att rapportens förslag om utredning om kommunallagen bör uppdateras för ökad tydlighet kring vad som ingår i kommunernas och regionernas revisioner kopplat till klimatområdet, samt om klimatlagen bör vidgas till att gälla all offentlig verksamhet och inte enbart regeringens arbete.

Avseende transporteffektiv samhällsplanering bedömer dock staden att det finns ett behov av ökad samordning mellan stat, länsstyrelse, region och kommun för att skapa ett gemensamt och synkroniserat arbete för en hållbar trafikplanering för att kunna nå både nationella, regionala och kommunala klimatmål.

Göteborgs Stad bedömer att kunskap och lärdomar som staden tillsammans med andra städer och kommuner bidrar med genom exempelvis Viable Cities kan få stor effekt om arbetet fångas upp i en nationell färdplan.

Göteborgs Stad bedömer att det kan vara särskilt värdefullt med en nationell samordnare för kommuner med mindre resurser än Göteborg att driva på klimatomställningsarbetet.

Förslag 1.2 Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning

Som komplement till de stöd som redan ges till innovations- och utvecklingsprojekt bör befintlig kunskap nyttjas och befintliga lösningar skalas upp. Många kommuner och regioner har redan idag långtgående arbete, stor kunskap och tydliga behov kring möjliga klimatinvesteringar både i egen verksamhet och i samverkan med andra aktörer som näringsliv. För att skapa effektiv omställningskraft bör finansiellt stöd inom ramen för redan etablerade myndigheter och funktioner erbjudas.

Det är viktigt med helhetssyn och möjligheten att näringslivets branschspecifika färdplaner genomförs lokalt/regionalt i samverkan mellan de offentliga aktörerna i kommun och region behöver uppmärksammas. Samverkan mellan kommun, region och

näringsliv kan vara viktigt för snabbare framgång i och finansiering av klimatomställningen.

Förslag 1.3 Kompetenslyft för klimatet

Göteborgs Stad ser positivt på förslaget om kompetenslyft inom offentlig sektor, särskilt kommunal och regional nivå, för att leda klimatomställning med helhetssyn och systemperspektiv i syfte att ge politiker och tjänstepersoner rätt verktyg och den kunskap som krävs. Kompetenslyft är av stor vikt eftersom klimatomställningsfrågan har koppling till många beslut. Det är viktigt att denna kunskap också finns på nationell nivå i beslutfattande organ där styrmedel och förutsättningar för ett långsiktigt klimatarbete sätts.

En aktör som inte nämns bland aktörer i kommunerna är de kommunala näringslivskontoren som finns i stort sett i varje kommun. Eftersom samarbete med näringslivet behövs lokalt är dessa en viktig resurs.

Förslag 2 Myndighetslyft för kommuner och regioners klimatomställning

Göteborgs Stad är positiv till förslag om myndighetslyft för kommuners och regioners klimatomställning som kan öka myndigheternas förståelse för stadens specifika utmaningar. Staden konstaterar i likhet med rapporten också potentiella vinster av att samordna pågående initiativ. Göteborgs Stad bedömer dock att myndigheter vid utformning av regler, förordningar och stöd bör fokusera på möjligheter och synergier snarare än att försöka säkerställa att målkonflikter inte uppstår. Målkonflikter kommer att uppstå mellan olika samhällsmål. I utredningar behöver det därför tydligt framgå för beslutsfattare vilka avvägningar som kan behöva göras när målkonflikter väl uppstår. Möjligheter och hinder i befintlig lagstiftning bör identifieras.

Vikten av lokal omställning behöver tydliggöras på nationell nivå. Detta kan till exempel göras genom väl genomarbetade kommunala färdplaner.

2.2. En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning

Göteborgs Stad är positiv till förslaget och att webbplatsen Hållbarstad.se fortsätter att utvecklas kopplat till detta.

2.3 Rådgivningscentral för försöksverksamhet

Staden ser att en rådgivningscentral är en intressant idé, gärna med fokus på policy och regler och hur kommuner kan arbeta med att testa förändringar i dessa.

Försöksverksamhet kring tekniska lösningar finns redan. Staden ser en utmaning i att det kan skapas en funktion som kan ge service till alla kommuner och regioner. Om funktionen ska bli användbar behöver den kunna ge information på detaljerad nivå.

Förslag 2.4 Förstärkt uppdrag till statistikmyndigheter att utveckla statistik på lokal och regional nivå

Göteborgs Stad är positiv till rapportens förslag om lokal/regional klimatstatistik eftersom det idag är en utmaning att kunna titta på nuläge och lägga strategi framåt baserat på statistik. Staden ser fördelar med att hållbarstad.se bör utvecklas i samma riktning som underlagsrapportens förslag 2.2 och ser förslag 2.4 om att ansvariga myndigheter tilldelas uppdrag för att förbättra och utveckla statistik på lokal nivå som viktigt. Bättre data och statistik behövs för att kunna följa upp och utveckla indikatorer för stadens konsumtionsbaserade utsläpp samt utvärdera effekter av genomförda åtgärder. Staden ställer sig därför även positiv till förslaget om standardiserad redovisning av

klimatåtgärder. En gemensam och förbättrad klimatuppföljning skulle leda till såväl samordningsvinster som en uppföljning av bättre kvalitet.

Förslag 3 Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner

Göteborgs Stad är positiv till förslaget om en klimatomställningsfunktion. Förslaget är inspirerat av Göteborgs Stad som har en klimatomställningsfunktion sedan tidigare. Staden bedömer att utformningen av en klimatomställningsfunktion bör ha en gränsöverskridande karaktär för att kunna hantera utmaningar och frågor som är tvärssektoriella samt ha hög kapacitet för att kunna utreda komplexa frågeställningar.

Förslag 4 Standardiserad redovisning av klimatåtgärder

Göteborgs Stad instämmer i förslaget och att en standardiserad redovisning på sikt kan leda till bättre data och uppföljning och underlätta rapporteringen för kommunen. Förslaget förutsätter förslag 2.4 om utvecklad klimatstatistik på kommunal och regional nivå.

Förslag 5 Förstärkt uppdrag till länsstyrelsen för att leda och koordinera energi- och klimatomställning på lokal och regional nivå.

Av utredningen framgår att klimatmålen är tydligt utstakade från regeringen men att klimatarbetet konkurrerar med andra viktiga politiska frågor och prioriteringar. Klimatfrågan blir lätt marginaliserad. Staden ser att det finns ett behov av en tydlighet från staten för att få kraft att driva omställningen - vilket i detta sammanhang blir en viktig uppgift för Länsstyrelsen. Göteborgs Stad är positiv till den del i förslaget som syftar till att Länsstyrelsen får en samordnande och koordinerande roll i energi- och klimatomställningen. Staden vill lyfta det framförallt är en samordning av statens verksamhet som behöver stärkas. Länsstyrelsens har en viktig roll att spela i klimatomställningen på regional nivå i frågor som utbyggnad av regionnätet - för att för säkerställa att tillräcklig effekt kommer att finnas till regionen.

Förslag 6 Regional upphandlingssamordning och förslag 8 Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Göteborgs Stad bedömer att förslag 6 och 8, som syftar till att öka kompetensen och underlätta för kommuner att ställa klimatkrav i upphandlingar är positivt eftersom offentlig upphandling är ett av kommunernas viktigaste verktyg som kan bidra till att minska både de direkta och de indirekta utsläppen, Upphandlingar kan även främja innovation.

Göteborgs Stad instämmer i analysen att ett hinder för att upphandlande myndigheter ska ställa relevanta klimatkrav och följa upp dessa är tillgången på tid och personer med rätt kompetens. Staden är positiv till utredningens förslag att bidra med stöd till kommunerna och regionerna för att överkomma detta hinder. Staden ser också positivt på att den regionala samordnarfunktionen föreslås underlätta upphandlande myndigheters arbete med uppföljning av krav, eftersom det är minst lika viktigt med uppföljning som att ställa krav i offentlig upphandling för att få en verklig effekt.

I Västra Götalandsregionen finns flera organisationer som kan vara aktuella att söka medlen och agera samordnare. Göteborgs Stad ser att det är viktigt att en dialog förs mellan till exempel Göteborgsregionens kommunalförbund, andra kommunalförbund i regionen, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stads förvaltning för inköp och upphandling. Detta för att hitta bästa samverkansform som både kan vara drivande för de

som idag ligger långt fram, samt höja nivån för upphandlande myndigheter som idag inte ställer särskilt långtgående klimatkrav eller följer upp dessa.

Göteborgs Stad är positiv till båda delarna i förslaget om ökade klimatkrav i offentlig upphandling. Syftet är att öka klimatkrav i den offentliga upphandlingen genom att hjälpa till att lägga grunden genom att vägledningar och riktlinjer ska finnas på plats hos upphandlande offentliga organisationer. Enligt utredningen adresserar förslaget ”hinder i form av brist på ledarskap och ramvillkor”. Förslaget är väl sammankopplat med tidigare förslag om regional upphandlingssamordning.

Enligt förslaget bör upphandlingsriktlinjerna för kommuner och regioner inkludera tydliga rekommendationer för när livscykelkostnadsberäkningar ska tas fram vid upphandling och förtydligas med exempel där denna typ av underlag ger långsiktig kostnadseffektivitet. Stadens bedömning är att Göteborgs Stads Riktlinje för inköp och upphandling i kombination med Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram visar på en tydlig ambition och styrning till nämnder och styrelser att ställa långtgående klimatkrav samt att följa upp dessa. Om förslaget beslutas och Upphandlingsmyndigheten tar fram rekommendationer om riktlinjer enligt förslaget, kan Göteborgs Stad behöva se över var och på vilket sätt rekommendationer för livscykelkostnadsberäkningar ska finnas med i styrande dokument.

Förslag 7 Regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion

Förslaget syftar till att stärka kommunalt och regionalt arbete för en mer transporteffektiv samhällsplanering och staden bedömer att det är ett bra förslag.

Göteborgs Stad ser mycket positivt på en ökad regional samordning, synkronisering och målstyrning för att kunna nå kommunala, regionala och nationella klimatmål kopplat till mobilitet och transporter. Den regionala mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktionen skulle kunna utgöra en viktig roll i samtalet om regional fysisk planering med Trafikverket, och stötta i frågor om infrastruktur och hur statlig infrastruktur kan hantera en växande storstad. Västragötalandsregionen består av 49 kommuner med väldigt olika förutsättningar och utmaningar kopplat till mobilitet och tillgänglighet. För att kunna lyfta lokala behov och åtgärder anser staden att samordning också är viktig på en nivå mellan kommunal och regional. Kommunerna runt Göteborg samverkar inom GR, Göteborgsregionens kommunalförbund. Det vore önskvärt att stödet även kunde användas för att stärka det delregionala arbete kopplat till transporteffektivt samhälle som till exempel GR ansvarar för.

En stor del av trafiken i Göteborg utgörs av inpendling ifrån andra kommuner i regionen samt genomfartstrafik, vilket innebär att Göteborgs möjlighet att nå sina klimatmål för trafiken är beroende av regionens och andra kommuners arbete för att minska bilberoendet och öka gång-, cykel- och kollektivtrafik. Staden ser därför positivt på att samordningsfunktionen kan koordinera regionens och kommunernas arbete med medborgarengagemang och beteendepåverkan inom mobilitetsområdet.

Det är svårt att utläsa ur förslaget om medel för finansiering av samordningsfunktionen ska sökas på nytt varje år under den föreslagna tiden 2024-2030. För att kunna få en kontinuitet och effektivitet i arbetet är det viktigt att det finns en långsiktighet i finansieringen av samordningsfunktionen.

Förslag 10 Utred tillstånds- respektive anmälningsskrav för stora energi- och eleffektanvändare

Göteborgs Stad är positiv till förslag om att utreda tillstånds- respektive anmälningsskrav för stora energi- och eleffektanvändare eftersom det skulle ge större möjligheter att långsiktigt planera för ett optimerat energisystem. Det gäller såväl för elnätet ur effektsynpunkt som möjligheterna för fjärrvärmerna att nyttja spillvärme.

I takt med att verksamheterna i staden elektrifieras alltmer, behöver energi- och eleffektanvändarna ges incitament att hushålla med resurserna på ett effektivt sätt. En utredning kan bidra till att identifiera lämpliga vägar att styra mot en sådan användning.

Avseende andra viktiga styrmedel (4.13)

Göteborgs Stad skulle föredragit att utredningen, istället för stort fokus på samordning, skulle haft större fokus på att föreslå styrmedel som strukturellt ändrar och underlättar förutsättningarna för systematiskt klimatarbete. Dels systemsyn i nationella regelverk som upphandlingslagstiftning, dels i plan- och bygglagen. Den rådgivningsfunktion som föreslås är ett positivt förslag och går i linje med detta, men bör förstärkas och tydliggöras så att den uppmuntrar innovation och är en kanal gentemot lagstiftarna.

Göteborgs Stad delar bedömningen att även plan- och bygglagen i högre grad än idag behöver bidra till klimatmålen, bland annat genom transporteffektivt samhälle. Fysisk planering har en viktig roll och plan- och bygglagen behöver ses över, verktyg för att analysera och bedöma klimatpåverkan behöver tas fram. Staden är positiv till förslaget ge Boverket ett fortsatt och utvecklat uppdrag för att ta fram verktyg för minskad klimatpåverkan vid planläggning.

Trafikanalys Rapport Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Ungefär en fjärdedel av utsläppen inom Göteborgs geografiska område kommer från transportsektorn (inklusive flyg). Göteborgs Stad har mål om att utsläppen från transportsektorn (exklusive flyg) ska vara minst 90 procent lägre år 2030, jämfört med år 2010. Därtill ska vägtrafikarbetet minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020 och utsläppen från Göteborgs Stads egen fordonsflotta ska vara fossilfria 2023.

4. Trafikslagsövergripande förslag

Förslag 4.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Göteborgs Stad bedömer att förslaget om en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem är bra. Det är viktigt med långsiktiga styrmedel och tydliga politiska styr signaler till marknadens aktörer, så att förutsättningarna för att de flytande drivmedlen som kommer behövas på sikt blir helt förnybara.

Reduktionsplikten bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd som står för merparten av de utsläppsminskningar som krävs för att uppfylla klimatmålet avseende transporter till 2030. Energimyndigheten skriver i rapporten Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 att ”reduktionsplikten är direkt avgörande för Sveriges möjlighet att nå de av Riksdagen uppsatta energi- och klimatpolitiska målen. Även om elektrifieringen av transportsektorn går snabbare än tidigare uppskattat, behöver vi använda många olika verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkande utsläpp. Reduktionsplikten inte bara minskar utsläpp genom ökad andel förnybara drivmedel, utan bidrar också till att främja

omställningen av svensk industri och näringsliv samt har potential att stärka svensk konkurrenskraft på många områden.”

Förslag 4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Göteborgs Stad ser positivt på förslagen om att införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip och att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder. Dessa förslag kan på ett effektivt sätt kunna bidra till att minska trafikarbetet och därigenom även bidra till minskade utsläpp. Detta gäller i synnerhet för de transporter staden saknar rådighet över. Förslaget om sänkt hastighet i tätort kan bidra till ökat cyklande vilket är viktigt för att öka antalet utsläppsfria och energieffektiva transporter, och kan dessutom bidra till att minska trängseln i staden. För Göteborg är minskat vägtrafikarbete en nyckelåtgärd för att nå stadens klimatmål.

Det är viktigt att Trafikverket tar ett större helhetsansvar för samhällsplaneringen i samverkan med kommunerna och regionerna. Flera av förslagen och åtgärderna liknar och kan kopplas till det som framkom i den statliga utredningen Rätt för klimatet SOU 2021:21.

5. Förslag som rör vägtrafiken

5.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Bevarandet av reduktionspliktens nuvarande utformning till 2030 är av stor vikt för att Göteborgs Stad ska kunna nå sina klimatmål. Förslaget om ett förstärkt Industrikliv bedömer staden vara ett viktigt bidrag till att möjliggöra för raffinaderiernas produktion av förnybara drivmedel.

5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Göteborg Stad är positiv till ”*Paket för effektivitet - Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle*”. Idag sker arbete ofta utifrån den enskilda organisationens uppdrag, ofta med en tendens att bevaka respektive ansvarsområde. De gemensamma diskussionerna tenderar att handla mer om vem som ska betala för vad istället för att hitta den bästa helhetslösning, oavsett vem som är ansvarig aktör. Det är viktigt att förtydliga Länsstyrelsen roll till exempel avseende ansvarsfördelning och möjligheter till ingripandegrund.

Göteborgs Stad anser att statlig finansiering till utveckling av de stora investeringar i kollektivtrafiksystemet som krävs för att nå klimatmålen i ett växande storstadsområde är viktigt. Gemensamma överenskommelser mellan kommuner, regioner och staten, där de bästa åtgärderna för att nå ett mer transporteffektivt samhälle tas fram och genomförs, ger förutsättningar för såväl högre kostnadseffektivitet som bättre hållbarhet. Staden anser att det är angeläget att en riktad pott tillskapas där det finns möjlighet att nyttja medel för såväl medfinansiering till kommunala/regionala investeringar som till investeringar för kollektivtrafik i det statliga väg- och järnvägssystemet i enlighet med regionala och lokala mål och strategier för kollektivtrafik.

Göteborgs Stad bedömer att förslaget *Sänk hastigheten i tätbebyggt område* är bra. Utöver effekter som utredningen påvisar ger sänkt bashastighet ökad möjlighet till mer transporteffektivt samhälle samt attraktiva stads- och vistelsemiljöer. Göteborgs Stad utformar gator i stadsmiljöer för 30 respektive 40 km/tim i detaljplaner och ombyggnationer. Bullerberäkningar måste dock göras på bashastigheten 50 km/tim vilket

ger högre bullernivåer i planeringsskedet jämfört med de blivande faktiska nivåerna. Effekten av det blir begränsningar hur staden kan byggas ut gällande kvaliteter och funktionsblandning eller att bebyggelse inte kan ordnas över huvud taget. I stället för att respektive kommun ska ordna riktlinjer för lägre hastighetsgränser än bashastighet finns det vinster i en nationell samordning för likvärdiga planeringsförutsättningar. Genom att analyser och gatuutformning utgår från samma hastighetsgränser i planeringsskedet förbättras förutsättningarna för jämn hastighet vilket i sin tur kan minska bullernivåer och luftföroreningar från vägtrafik. Låg hastighet ger också hälsosammare och stadsmiljöer och ökar förutsättningarna för överflyttning till aktiv mobilitet, som gång och cykel.

En ändring av bashastighet i tätort från 50 km/h till 30 km/h är en tydlig signal att gående och cyklister har högst prioritet i tätbebyggt område och att det är utifrån den nivån som gatan sedan kan anpassas efter funktion, 40 och 60 km/h med metoden Rätt fart i staden. Ett viktigt medskick är att det inte räcker att bara skylta om, det kan också krävas fysiska åtgärder i gatumiljön samt stöd av tekniska lösningar.

Göteborgs Stad är positiv till förslaget ”*Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder*”. Genomförande av steg 1- och steg 2-åtgärder som ger minskad transportefterfrågan och ett mer effektivt resursutnyttjande av befintlig infrastruktur ligger i linje med Göteborgs miljö- och klimatmål. Steg 1- och 2-åtgärder ger ofta mycket bra effekter, särskilt om de kombineras med steg 3- och steg 4-åtgärder. Staden bedömer att det är viktigt att Trafikverkets uppdrag förtydligas till att inkludera steg 1- och steg 2-åtgärder.

I den statliga utredningen Rätt för klimatet SOU 2021:21 föreslås att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm får ett tillägg som innebär att statlig medfinansiering får beviljas för åtgärder som kan minska behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur genom att påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller genom en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Denna typ av åtgärder behövs och är viktiga för att öka möjligheterna med statlig medfinansiering.

Göteborgs Stad bedömer att förslaget *Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter* är ett bra förslag. Att förtydliga tillämpningsområdet för förordningen så att stöd kan ges till investeringar inom hållbara godstransporter möjliggör att fler sådana åtgärder kan genomföras.

Göteborgs Stad är positiv till en generell översyn av regelverket; *Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete*. Genom att underlätta för distansarbete kan positiva effekter nå avseende minskad klimatpåverkan, samtidigt som lägre trafiktoppar i rusningstid också ger positiva effekter på stadsmiljön som mindre trängsel, lägre bullernivåer och bättre luftkvalitet. Ett exempel från AB Framtiden som kan utredas är möjligheten för hemmanära flexibel arbetsplats för trångbodda som inte har möjlighet att skapa en yta i det egna hemmet, till exempel co-workingytor i flerbostadsområden.

5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon

Göteborgs Stads konstaterar liksom utredningen att de förslag som presenterats i den nationella elektrifieringsstrategin behöver genomföras. Därtill utgör förslag i underlagsrapporten om att utreda tillträde till laddning i syfte att underlätta hemmaladdning samt förslaget om att förlänga klimatpremien för tunga lastbilar som

viktiga för att skynda på elektrifieringen av vägtransporter i staden. Avseende förslaget *Underlätta hemmaladdning – Utred tillträde till laddning* vill staden understryka att ett eventuellt krav behöver utformas så att det är behovsdrivet och medger effektiv flexibilitet. I annat fall finns risk för kostsam överdimensionering, åtminstone i perioder.

I rapporten uttrycks att scenarioanalyser från Naturvårdsverket visar att vi kan nå 2030-målet för inrikes transporter med dagens beslutade styrmedel, däremot inte 2045-målet. En uppfyllelse av 2030-målet förutsätter dock att det finns en ändamålsenlig laddinfrastruktur för elfordon och att hållbara förnybara drivmedel finns att tillgå.” I detta sammanhang vill staden lyfta fram att många städer har beslutade mål som går längre och snabbare fram än de nationella. För att lyckas förutsätter det att transportköpare krävställer utsläppsfria transporter och att även privatpersoner får incitament för att byta fordon så att icke fossilfria fasas ut i snabbare takt.

Staden ser att en utredning om hemmaladdning kan göras men att det samtidigt finns en risk med för stort fokus på rätt till laddning där man bor. Det är viktigt att hitta strategier för laddning och att utveckla hur laddinfrastruktur kan nyttjas av fler. Sedan 2010-talet har det varit stort fokus på hemmaladdning och att det är där som laddning ska ske. Utvecklingen av elbilar går fort, och nya batterier medger längre och längre körsträckor. Det säljs nu fler rena elbilar än laddhybrider. En ny, ren elbil går ca 50 mil på en laddning, och en personbil i Sverige kör i snitt några mil om dagen. En ren elbil behöver därför inte laddas varje dag/natt utan kan i så fall ofta laddas en gång varannan vecka på en arbetsplats eller över natten på en laddare alternativt på en snabbbladdare. Att nyttja befintlig, utbyggd laddinfrastruktur så effektivt som möjligt, och arbeta för att lättare kunna nyttja den, samt komplettera där det behövs kan vara en viktigare åtgärd i dagsläget för att möta behovet av laddning.

Staden bedömer att förslaget *Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå* är ett bra förslag. I dagsläget är väntetiden för en beställd ellastbil över ett år, och det är därför viktigt med långsiktiga stöd för att de ska kunna nå önskad effekt. En förlängning av stödet till 2026, men gärna ytterligare några år, är önskvärt. Under 2025/2026 skulle stödet behöva ligga på den högre nivån (80 procent av merkostnaden), därefter kan stödnivån justeras utifrån prisutvecklingen på ellastbilar. En ellastbil är idag minst dubbelt så dyr som en vanlig lastbil. För elbussar var prisskillnaden redan 2018–2019 nere i ett påslag på ca 66 procent, så merkostnaden för eldrift är betydligt högre för lastbilar jämfört med bussar. För att få större effekt behöver stödet för lastbilar även matchas med stöd för laddinfrastruktur, såväl publik laddinfrastruktur som privat (snabbbladdning och långsamladdning). Det kan också finnas ett behov att se på hur en ellastbils batterimängd kan jämkas med behovet av laddinfrastruktur, dvs. möjligheten att minska mängden batterier mot att behovet av snabbbladdningsinfrastruktur ökar (mindre batterier ger större behov av snabbbladdning). Onödigt stora batterier ger tyngre fordon och därmed mer vägslitage.

Staden bedömer att förslaget *Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar* är bra. Genom att dela upp miljözon klass 3 i en zon för personbilar och en zon för lastbilar och bussar ges kommuner möjlighet att reglera lastbilar och bussar i ett område utan att påverka privatpersoner. Införande av miljözon 3 för lastbilar och bussar kan bidra till att driva på användningen av eldrivna lastbilar, som idag går mycket långsammare jämfört med personbilar. Förslaget bör även kompletteras med system för övervakning för att säkerställa att miljözonsregleringen efterlevs.

Avseende förslaget *Inför tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner* har staden svårt att bedöma klimateffekten av förslaget. Premien bedöms dock kunna leda till effekter på utsläppen av luftföroreningar eftersom äldre bilar har betydligt högre utsläpp än nyare.

Förslag 6 och 7 som rör sjöfart respektive luftfart

För att sänka utsläppen från flyg och sjöfart i Sverige och Göteborg, bedömer staden precis som utredningen att Sverige behöver driva på för effektiva och verkningsfulla styrmedel på EU-nivå. Detta då utvecklingen av flyget och sjöfartens utsläpp i stor utsträckning påverkas av de internationella regelverk som finns och att risken för läckageeffekter är överhängande om enbart nationella styrmedel implementeras.

11. Betydelsen av generella styrmedel och skatter

I regeringsuppdraget ingick inte att ge förslag inom skatteområdet. Eftersom det av flera skäl är viktigt med generella skatter för att på ett mer verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt nå uppsatta mål, lyfter rapporten ändå några perspektiv som också behöver beaktas framöver när den framtida styrmedelsarsenalen för att nå klimatmålen fastställs.

Göteborgs Stad ser positivt på att rapporten lyfter betydelsen av skatter. Staden anser att skatter som syftar till att prissätta externa effekter såsom fossila utsläpp, trängsel eller vägslitage är effektiva styrmedel och stimulerar till minskade utsläpp, minskat trafikarbete samt ökad elektrifiering. På samma sätt som EU ETS är pådrivande för energieffektivisering och minskade utsläpp inom industrin, är skatter i kombination med andra styrmedel och offentliga åtgärder viktigt för att minska utsläpp och trafikarbete som staden saknar rådighet över. Göteborgs Stads bedömning är därför att underlagsrapporten hade skapat bättre förutsättningar för en mer effektiv och verkningsfull styrning för transportsektorns klimatomställning om förslag kring skatter hade ingått.

Promemorian Näringslivets klimatomställning

Promemorian är tydlig i vad som behöver göras för att i allt högre grad kunna nå målen i Agenda 2030. De sektorsspecifika förslagen och rekommendationerna är tydliga och konkreta och i denna rapport går det för många aktörer att få förståelse för hur det går att komma vidare med varje förslag och rekommendation.

En del rekommendationer har som förslag att det ska utredas vidare i en rapport. Staden vill dock lyfta att det är viktigt att också testa och utföra saker i Trippel Helixkonstellationer. Staden saknar branschorganisationer och dess färdplaner i rapporten samt samarbete med Handelskamrar, Företagarna och Svenskt Näringsliv, vilka är viktiga samarbetspartners för att få resultat.

Hälften av utsläppen av växthusgaser inom Göteborgs geografiska område kommer från industrin, i huvudsak från raffinaderierna. Dessa utsläpp saknar Göteborgs Stad i stor utsträckning rådighet över.

Elektrifiering

Förslag 1 Utred ett två-delat ersättningsystem vid etablering av ny kraft

I syfte att öka acceptansen för omställningen ser Göteborgs Stad positivt på förslag 1 och det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet. Staden bedömer att förslaget kan bidra till att öka förutsättningarna för en rättvis klimatomställning. Det är dock viktigt i en sådan utredning att undersöka om det enbart är de ekonomiska incitamenten som är problemet och/eller om det behövs

andra incitament som kan öka acceptansen och i sin tur öka takten för utbyggnaden av förnybar energi.

Acceptans- och tillståndsfrågorna kopplade till framför allt vindkraftsutbyggnaden är viktigt för om elektrifieringen ska lyckas. Ett lokalt ersättningsystem, ofta kallad Bygdepeng, bör utredas.

Förslagen 2 Utred styrmedel som underlättar användning av spillvärme och 4 Utred villkoren och möjligheterna för kraftvärmeanläggningar att utnyttja full kapacitet året om

Göteborgs Stad anser att dessa förslag bör prioriteras. Även om utsläppen från Göteborg Energis egen produktion (el- och fjärrvärmeproduktion) ska vara fria från fossila utsläpp 2025 är det viktigt att fortsatt arbeta för ett effektivt och kapacitetssäkert energisystem. Av den anledningen ser Göteborgs Stad positivt på utredningsförslag 2 och 4, även om dessa förslag inte primärt bidrar till att minska utsläppen i staden. Inom ramen för dessa förslag har staden intresse av att utreda och implementera styrmedel och offentliga åtgärder som stöttar utveckling och marknadsintroduktion av teknik och flexibilitetstjänster för lagring och användning av energi och värme. El- och fjärrvärmeproduktionen står för omkring 14 procent av utsläppen inom Göteborgs geografiska område.

Markanvändning

Förslag 7 Öka skyddet av produktiv skogsmark med höga naturvärden

Förslaget är en inskränkning för kommunens möjlighet att använda mark och vatten så som kommunen själv önskar men staden bedömer trots det att åtgärden kan bli ett positivt stöd i kommunens klimatarbete och omställning mot klimatneutralitet. Ett ökat skydd av produktiv skogsmark kan ge stöd i prioritering av markanvändning i konkurrens om andra ändamål/behov till exempel avverkning och exploatering.

Förslag 11 Utred styrmedelspaket för långsiktigt hållbart jordbruk

Det är även viktigt att beakta acceptansperspektivet i utformandet av ett styrmedelspaket för att ändra sammansättningen av livsmedelskonsumtionen. Förslag 11 i underlagsrapporten bör beakta även dessa aspekter, tillsammans med andra effekter på miljö och deras nära koppling till hälsa. Göteborgs Stad bedömer också att tydligare mål för livsmedels miljö- och klimatpåverkan behövs på nationell nivå för att kunna införa en effektiv och verkningsfull styrning på lokal nivå.

Konstruktioner och bostäder

Förslag 13 Utred investeringsstöd för energieffektivisering i befintliga byggnader

Staden bedömer att förslaget huvudsakligen är bra. Det är dock viktigt att effektiviseringen som stöds inte utvärderas med minimikravet i Boverkets byggregler, BBR, som utgångspunkt. Energikraven i BBR är utformade för att vara teknikneutrala avseende uppvärmningsform när de används som miniminivåer. Om man ställer krav på effektivisering av typen ”55 % av kraven i BBR” går teknikneutraliteten förlorad, och fastighetsägaren har ofta inget annat val än att installera en värmepump istället för fjärrvärme, och kanske kompletteras med solceller (vars produktion enligt BBR får räknas av från byggnadens faktiska energianvändning). Resultatet blir en konkurrenssnedvridning med ett ökat eleffektbehov och ökad klimatpåverkan som följd. Detta har synts tydligt i de bidragssystem som hittills tillämpats, trots att Boverket tydligt säger att BBR enbart avser minimikrav. Istället behöver energieffektivisering mätas på ett

sätt som fångar byggnadens verkliga energi- eller effektbehov. Det görs enklast genom att tillämpa systemgränsen Använd Energi eller ett värmeförlusttal.

Förslag 14 Utred institutionella hinder för klimateffektivt nyttjande av befintligt byggbestånd.

Göteborgs Stad bedömer förslaget som positivt. Idag är befintliga regelverk ett hinder för en resurseffektiv omställning av befintliga fastigheter, som till exempel konvertering från lokal till bostad.

Arbetsmaskiner och offentlig upphandling

Förslagen 20 Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI), 23 stöd åtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner och 42 ställ krav vid upphandling för arbetsmaskiner

Utsläppen från arbetsmaskiner står för ungefär 6 procent av utsläppen inom Göteborgs geografiska område. Göteborgs Stad ser därför positivt på förslag 20, 23 och 42 som främjar forskning, innovation och marknadsintroduktion av arbetsmaskiner som drivs med förnybara alternativ. Trots att det finns mål om att stadens egna arbetsmaskiner ska drivas med förnybar energi senast 2025 så finns det utsläpp från arbetsmaskiner som staden inte har samma rådighet över. Eftersom dieseln kommer vara ett alternativ för många av arbetsmaskinerna inom en överskådlig framtid är dessa förslag viktiga tillsammans med förslag 8 (fasa ut nedsättningen av dieselskatten och utred ett jordbruksavdrag) och 32 (verka för en höjd minimiskatt inom energiskattedirektivet) samt förslagen om reduktionsplikten i Trafikanalys rapport om transportsektorns omställning (se nedan under rubriken Transportsektorns klimatomställning).

Förslagen 20 Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)

Avseende förslag 20 skulle, förutom att stötta utveckling av arbetsmaskiner med nollutsläpp och dess laddinfrastruktur, stödet kunna användas till annan teknikutveckling som kan underlätta eller samverka med elektrifieringen inom FFI-utlysningarna. Exempel på detta är hur bygglogistikfordon och arbetsmaskiner kan samverka avseende laddning på en arbetsplats för att dela på tillgänglig laddeffekt, byggplatsutveckling med cirkulära flöden och omlastningshubbar, geofencinglösningar tillsammans med tillstånd för HCT (High Capacity Transport) -, farligt gods- eller off-peakleveranser. Vid storskalig test och demo behöver stöd till maskiner och laddinfrastruktur finnas med (köp/leasing). Typvariationen av arbetsmaskiner och laddinfrastrukturen är stor, och det kan behövas många projekt för att täcka in den variationen. De 50 mkr, som föreslås avsättas under kommande 4 år, kan utifrån det vara i minsta laget.

21 Definiera begreppen nollutsläpp och lågutsläpp kopplat till arbetsmaskiner

Staden bedömer att förslag 21 är ett bra förslag. Tydliga, gemensamma definitioner underlättar tex vid kravställning i av arbetsmaskiner i upphandling.

Förslag 22 Utvärdera klimatpremien

Då utvecklingen inom fordon och arbetsmaskiner går snabbt bör klimatpremien utvärderas regelbundet för att säkerställa att styrmedlet bidrar till så stor klimatnytta som möjligt. Det bör också beaktas hur andra bidragssystem (tex. för ellastbilar och laddinfrastruktur) kan samverka med klimatpremien.

Förslag 23 Stödåtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner

Göteborgs Stad bedömer att det är ett bra förslag. Att ordna laddinfrastruktur för arbetsmaskiner är mer komplicerat och kostsamt än för fordon inom vägtrafiken, då det idag krävs en hög beläggning för att den ska bli kostnadseffektiv. Samtidigt finns stora samhällsekonomiska mervärden av att elektrifiera arbetsmaskiner i städer då de bidrar till bättre luft och mindre bullerproblematik. Stödet bör även omfatta mobila lösningar för laddning, samt system för batteribyte, då det kan vara en effektiv lösning för tillfälliga arbeten som till exempel vägarbeten. Stödet bör även beakta möjligheten att kunna dela på laddinfrastruktur eftersom det är viktigt ur kostnadseffektivitetssynpunkt. På en byggarbetsplats bör till exempel ellastbilar kunna använda samma laddinfrastruktur som de elektriska arbetsmaskinerna. Stödet för laddinfrastruktur behöver samverka med stöd för elektriska arbetsmaskiner, se förslag 22.

Förslag 25 Utred miljözoner för arbetsmaskiner

Staden bedömer att det är ett bra förslag. Miljözoner för arbetsmaskiner i områden som är särskilt känsliga för luft- och bullerföroreningar kan vara effektivare än att använda upphandlingskrav.

EU-politiken som grundförutsättning samt Finansiering

Förslag 26 Säkerställ långsiktiga mål för EU ETS efter 2030,

Förslag 27 Inrätta ett europeiskt samarbete om Carbon Contracts for Difference (CCfD),

Förslag 28 Säkerställ inkluderad av slopad fri tilldelning av utsläppsrätter i CBAM och fasa ut fri tilldelning av utsläppsrätter,

Förslag 29 Justera nuvarande tilldelningsregler för fri tilldelning av utsläppsrätter

Förslag 32 Verka för en höjd minimiskatt inom energiskattedirektivet

Förslag 38 Genomför en nationell pilot för att testa det finansiella instrumentet Carbon Contracts for Difference (CCfD)

För att minska de processrelaterade utsläppen krävs verkningsfulla och effektiva EU- och nationella styrmedel som prissätter utsläppen tillräckligt högt. Det behövs samtidigt investeringsstöd för marknadsintroduktion av ny teknik och styrmedel som främjar en ökad efterfrågan på förnybar energi. Göteborgs Stad bedömer att förslag 26–29 samt 32 och 38 stöder en sådan inriktning.

Förslagen 26–29 samt 32 och 38 stöttar även omställningen inom sektorerna el- och fjärrvärmeproduktion. Avseende förslag 26 har EU ETS visat sig fungera som ett effektivt verktyg i Europas klimatarbete. Att bevara långsiktigheten i verktyget är sannolikt det effektivaste sättet att skapa långsiktiga förutsättningar för näringslivets klimatsatsningar.

För att på medellång sikt minska utsläppen från Renovas* avfallsförbränningsanläggning, som levererar fjärrvärme till staden, krävs sannolikt investeringar i lösningar för infångning, avskiljning, transport och lagring (CCS) av den koldioxid som släpps ut vid förbränning. Förslag 26–29, 32 och 38 kan stimulera investeringar i sådan teknologi. Samtidigt bör möjligheterna till fossil CCS ses som en övergångslösning då det fossila beroendet behöver brytas. CCS, inklusive BECCS (koldioxidlagring från biomassa), och sektorkoppling för ett robustare energisystem med mer förnybart är två exempel på

perspektiv som är angelägna och som saknas i rapporten. *kommunägt regionalt avfalls- och återvinningsbolaget

Enhetlig koldioxidprissättning - I klimatarbetet är det viktigt att skapa både ”push” och ”pull”, där ”pull” handlar om att skapa en marknadsutveckling där näringslivets klimatsmarta lösningar efterfrågas, inte minst ifrån offentlig sektor. Därför är det viktigt att miljö- och klimatkrav kopplas till innovationsbehov och efterfrågas av offentlig sektor - framför allt vid inköp och upphandlingar. En enhetlig koldioxidprissättning skulle skapa både push och pull på marknaden och förändringar i de sektorer där det behövs mest. Det kan även bidra till ökad konkurrenskraft på den globala marknaden.

Förslag 30 Verka för att förslag rörande byggprodukters innehåll finns med i slutgiltig lagstiftning och får en användbar utformning

Stadens bedömning är att förslag 30 är bra. Det är viktigt att eventuell kommande reglering på nationell eller EU-nivå inte sänker ambitionsnivån och att lärdom tas av den systematik som såväl stadens bostadsbolag staden i övrigt samt en stor del av den svenska branschen, inte minst på byggherre och fastighetsägarsidan, samlats kring i system som Byggvarubedömningen. Det är viktigt att känna till allt innehåll i produkter och material, dels för att aktivt kunna välja giftfria alternativ, dels som dokumentation för förvaltningskedet om nya rön om kemiska ämnen görs under byggnadens användningstid.

Förslag 31 Se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter till och bidrar till EU:s klimatpolitik

Staden ställer sig tveksam till den del av utredningsförslag 31 som riskerar att bidra till att Sverige sänker sina klimatambitioner. Precis som Göteborgs Stad, bör Sverige fortsätta agera föregångare i EU och resten av världen. Föregångarskap är viktigt i det internationella klimatpolitiska arbetet. Dessutom kan högre klimatambitioner stimulera innovation, något som Sverige är bäst på i EU och det tredje bästa landet i världen enligt FN:s globala innovationsindex. Eftersom klimatomställningen vilar på såväl teknisk- som policyinnovation är det av stor vikt att fortsätta med detta arbete. Om målsättningarna förskjuts öppnar det upp för styrmedelsförändringar som motverkar klimatomställningen. En sådan utveckling nationellt kan påverka möjligheterna för Göteborgs Stad att agera föregångsstad, vilket till exempel resulterat i att Göteborgs Stad valts ut att ingå i EU missionen 100 klimatneutrala och smarta städer.

Förslag 33 Inkludera mindre arbetsmaskiner i ekodesigndirektivet

Göteborgs Stad ställer sig positiv till förslaget om att inkludera mindre arbetsmaskiner i ekodesigndirektivet.

Förslag 35 Samordning inom Regeringskansliet för bättre effekt av olika initiativ och 39 Gör statliga åtaganden långsiktigt bindande

Göteborgs Stad ser positivt på förslag 35 om att samordna de statliga initiativen som skulle kunna innebära ökade finansieringsmöjligheter för åtgärder som minskar utsläppen för såväl privata som offentliga aktörer. Staden ser förslag 39 som viktigt eftersom långsiktighet i politiken är förutsättning för att få till stånd storskaliga investeringar i exempelvis förnybar energi.

Finansiering

Förslag 36 Utarbeta en nationell plattform för hållbar finansiering – en väg in

För att snabba på klimatomställningen behöver offentliga aktörer bygga kunskap om vägen från pilot till uppskalning när projektresultaten varit tillfredställande och kan visa på både klimat- och samhällsnytta. Staden anser därför att förslaget om en nationell plattform för hållbar finansiering är viktig.

Avseende på klimatneutralt byggande anser rapporten att ”samverkan längs hela värdekedjan är en grundförutsättning för optimalt implementerade utsläppsminskande åtgärder”. Staden instämmer i det och anser att det även gäller för att skapa ekonomiska värdekedjor som skapar både affärsmöjligheter och nya jobb, till exempel värdekedjor av aktörer som kan möjliggöra en ökad användning av återbrukade produkter och material i entreprenader. Förslaget om samverkan bör kompletteras med lokala/regionala noder för genomförande som ges möjlighet till nationell finansiering för att samla lokala aktörer och skapa gemensam kunskapsutveckling och samverkan i handfasta initiativ. Jämför LFM 30 i Malmö, Plattformen för Klimatneutralt Byggande i Göteborg och handslaget för ökat återbruk inom ramen för Gothenburg Climate Partnership.

Offentlig upphandling

Förslag 41 Tillsätt en myndighetsledd hubb/beställarnätverk för upphandling av cement, betong och alternativ

Ca 35-40 procent av den svenska cementproduktionen går till offentliga bygg- och anläggningsprojekt, och utvecklingen av nya, mindre klimatpåverkande alternativ går snabbt. Ett gemensamt beställarnätverk skulle kunna ta fram och tillgängliggöra upphandlingskrav som både matchar och driver på branschens utveckling. För att undvika merarbete förordar staden att något av de befintliga beställarnätverk som finns hanterar uppgiften.

Förslag 42 Ställ krav vid offentlig upphandling för arbetsmaskiner

Göteborgs Stad ser positivt på att Upphandlingsmyndigheten tar fram krav för upphandling av arbetsmaskiner, och i detta arbete bör även affärsmodeller för leasing och hyra kunna beaktas. Då möjlighet till laddning är avgörande för att kunna kravställa eldrivna arbetsmaskiner i en upphandling är det viktigt att också det hanteras i upphandlingskraven.

3.5.3.2 Institutionella hinder, sid 72

Göteborgs Stad anser att det saknas ett viktigt perspektiv i avsnitt 3.5.3.2 om institutionella hinder för att minska förbränning av plast. I den nationella statistiken av svenska klimatutsläpp bokförs koldioxidutsläpp från avfallsförbränning under kategorin ”El och värme” istället för ”Avfall”. Därmed döljs problemet med plastomsättningen för de aktörer som kan göra något åt problemet, som producenter och konsumenterna av varor. Klimatpåverkan i kategorin ”Avfall” är relativt liten, och minskande, eftersom den till stora delar avser saker som metanläckage från deponier, men inte konsekvenserna av överkonsumtion av plast. Istället belastar utsläppen från plasthanteringen el- och fjärrvärme-sektorn, som har begränsad rådighet över problemet. Staden anser att emissionerna från avfallsförbränning istället bör redovisas under kategorin ”Avfall”.

För Göteborgs kommunstyrelse