

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

## Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen, perioden 2026–2037

Diarienummer LI2023/03919

### Klimatkommunernas remissyttrande

#### Sammanfattning

- Det behövs en bättre samverkan mellan kommuner, regioner och statlig nivå med en enhetlig styrning.
- Det behövs tydligare styrning mot de transportpolitiska målen och ett helhetsperspektiv på utvecklingen av transportsystemet.
- Slopa prognosplaneringen för att i stället styra mot minskade utsläpp.
- Kommuner lyckas styra mot en förändrad färdmedelsfördelning och minskad bilism för att minska utsläppen, men för att nå full effekt behöver staten stötta upp med åtgärder i samma riktning.
- Det finns ett folkligt stöd för att staten ska styra mot ett mer hållbart transportsystem.
- Vi föreslår ett stöd till kommuner likt de norska byväxtavtalen som inkluderar ökat stöd för steg 1- och 2-åtgärder med öronmärkta medel i nationella planen.
- Det är bra med *underhåll* – men satsningar på *utbyggnad* av järnväg och cykelinfrastruktur behövs också.
- Klimatkommunerna föreslår att Trafikverket grundar sin planering i kommuners och regioners planering istället för att som idag enbart utgå ifrån ett teoretiskt perspektiv. Samverkan i processen behövs för att stärka arbetet med att skapa ett robust transportsystem utifrån de transportpolitiska målen.

#### Om uppdraget

Enligt regeringens direktiv är: *Utgångspunkten för genomförande av uppdraget att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av uppdraget.*

Remissvar  
 Klimatkommunerna  
 Antaget av styrelsen 2024-04-14

Inriktningen gäller för perioden 2026–2037. Ramen är satt till 959 miljarder kronor och alternativ med 10 och 20 % minskad respektive ökad ram ska redovisas. Trafikverket anger att det behövs 571 miljarder kronor (315 för väg, 256 för järnväg) för att bibehålla anläggningens funktion, inklusive kostnader för drift, trafikledning, moderniserat signalsystem, bärighetsåtgärder med mera. Av detta täcks 34 miljarder kronor av banavgiftsintäkter. Dessutom finns ett eftersatt underhåll på 119 miljarder kronor (35 för väg, 84 för järnväg). 350 miljarder är dessutom uppbundna i projekt beslutade i liggande plan.

## De transportpolitiska målen

*Transportpolitikens **övergripande mål** är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

***Funktionsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.*

***Hänsynsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.*

Klimatkommunerna ser inte hur de transportpolitiska målen blir styrande i underlaget. De samhällsekonomiska vinsterna med att styra mot de transportpolitiska målen är omfattande. Vilket regeringen i uppdraget till Trafikverket betonar ska vara styrande.

Här finns stora möjligheter att bättre koppla infrastrukturens utveckling till en positiv utveckling av såväl folkhälsan som miljö. Utvärderade effekter kopplade till nulägesanalyser visar bland annat:

- Risken att drabbas av hjärt- och kärlsjukdomar minskar när man cyklar till och från jobbet, till och med om cykelturen är så kort som mellan 5 och 19 minuter. Störst effekt av att cykla till jobbet har medelålders män med stillasittande arbeten.
- Personer som cyklar till jobbet är sjukskrivna mer än en dag mindre om året än personer som inte cyklar till jobbet. Ju oftare och ju längre man cyklar desto färre sjukdagar har man.
- Var fjärde elev skjutsas idag till skolan. Bara drygt hälften av elever reser aktivt till skolan, genom cykling eller gång. Ökat bilresande, och därmed minskat aktivt resande, har kopplats ihop med den ökning av psykisk ohälsa vi ser bland barn och unga idag. Forskning visar också att inleda dagen med att röra sig har visat påverka skolresultaten positivt.

Utvärderingar av effekter visar att tydlig styrning mot klimatmålet även styr mot de andra transportpolitiska målen. Att åtgärder leder till positiva effekter för samtliga transportpolitiska mål är något som genomgående lyfts som centralt för kommunernas transportplanering och borde väga tungt i Trafikverkets planering.

## Dags att byta prognosplanering mot målstyrning

I Klimatkommunerna rekommenderar vi våra medlemmar att sätta upp mål för att kunna styra transportsystemet mot ett mer aktivt resande. Utöver övergripande mål, som tex "Utsläpp av växthusgaser från transporter inom kommunen som geografiskt område (ton CO<sub>2</sub>-ekv/inv) ska årligen minska med x %", så behövs målsättningar för varje transportslag. Målen behöver tydligt definiera vilka trafikslag som ska öka och vilka som ska minska. Därtill knyts kombinationer av åtgärder som förbättrar för de trafikslag som ska öka och försvårar för de som ska minska. Detta samtidigt som tillgängligheten förbättras för individen – inte sett till enskilda trafikslag.

Våra rekommendationer är i linje med vad forskningen säger och det är också så kommuner som har lyckats med att styra transportsystemet sätter sina mål.

### *Länder i framkant sätter mål för minskad biltrafik och ökat aktivt resande*

Samma sak gäller för länder. Listan växer på länder som både underlättar aktivt resande och sätter upp mål för att minska bilismen. Till exempel har Norge sedan 2012 ett nollväxtmål för biltrafiken i städer, Skottland och Irland har båda mål att minska biltrafiken med 20 procent till 2030 och Wales ska minska biltrafiken med 10 procent under samma tid. I Österrike ska biltrafiken ha minskat med 25 procent till 2040, samtidigt som lastbilstrafiken inte ökar.

### *Tydlig styrning ger resultat*

Att utbyggnaden av Sveriges infrastruktur idag styrs av prognoser om att biltrafiken ska öka gör att skattemedel går till satsningar som leder till ökade utsläpp. Kommuner har lång erfarenhet av att hantera olika samhällsutmaningar parallellt. De jobbar med att minska utsläppen av växthusgaser och att förbättra luftkvalitén. De arbetar för att skapa levande stadskärnor, attraktiva turistorter, barnvänliga och trygga städer. Allt detta kan gå hand i hand, tack vare mål som styr samhällsbyggandet. Ska vi nå alla dessa mål inklusive klimatmålen så behöver inte bara vägtrafiken bli fossilfri, den behöver också minska.

Vi vill ge några exempel på hur detta kan gå till:

- Östersunds kommun har räknat ut att en förändring av resmönster där 60 procent av alla resor i kommunen görs med gång, cykel eller kollektivtrafik skulle ge en samhällsekonomisk vinst på 95–137 miljoner kronor årligen, samt en besparing av 497 ton koldioxidekvivalenter.
- Lunds kommun har ett nolltillväxtmål för biltrafiken, det vill säga, all ökning av resandet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, ska årligen minska. Resultatet för Lunds kommun är att utsläppen av koldioxid från trafiken i kommunen årligen har minskat med 4 procent per invånare.
- Inom Örebro tätort är målet att det ska ta maximalt dubbelt så lång tid att ta buss jämfört med bil, och maximalt 1,5 gång så lång tid att cykla jämfört med bil. Tack vare denna tydliga styrning och en mängd åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik, minskade utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken inom Örebro kommuns gränser med 32 procent från 2010 till 2020.

Remissvar  
Klimatkommunerna  
Antaget av styrelsen 2024-04-14

Om staten här krokade arm med kommuner, i stället för som idag styra i motsatt riktning, skulle effekten kunna öka. Samverkan mellan olika nivåer är central för att hantera målkonflikter och säkerställa synergier.

#### *Hur lokala målsättningar påverkas*

I Inriktningsunderlaget anges att: *Drygt tre fjärdedelar av det inrikes personresandet (räknat i personkilometer) sker med bil och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Ungefär fyra procent sker med fjärrtåg, omkring tre procent med flyg, två procent till fots och en procent med cykel, samt att färdmedelsfördelningen har varit likartad sedan 1970-talet. Samtidigt anges att bilresandet förväntas öka med 25 % till 2040 och tågresandet med 50 %.*

Faktum är dock att trenden ser helt annorlunda ut i många av Sveriges städer. Lokala och regionala utvärderingar visar i många fall på motsatt trend. Ett av de senaste exemplen är Lunds kommun som nyligen meddelade att biltrafiken fortsätter att minska. Jämfört med basåret 2011, när mätningarna började, har motorfordonstrafiken på det kommunala vägnätet minskat med 35 procent, cykeltrafiken har ökat med 8 procent och resandet med kollektivtrafiken har ökat med 18 procent.

Trafikverket motiverar sin styrning med att: *Givet att transporternas externa effekter regleras, är det användarna själva som bäst kan välja mellan sina olika transport- och lokaliseringalternativ. Därför formuleras inte transportpolitiska mål i termer av i förväg bestämda trafikvolymmer eller transportmönster, utan i termer av transportsystemets funktion (att skapa tillgänglighet för alla i hela landet) och begränsningar av transporternas negativa konsekvenser (till exempel miljö- och trafiksäkerhetsmål och andra hållbarhetsaspekter).*

Klimatkommunerna ser ingen motsättning i detta. Tvärtom visar undersökningar att tillgänglighet och begränsningar av de negativa konsekvenserna går hand i hand med en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik. Undersökningar visar också att användarna som Trafikverket hänvisar till vill se en tydligare politisk styrning mot klimatmålen och ett mer hållbart transportsystem.

Vi vill även lyfta aspekter vad gäller investeringar från tidigare infrastrukturplaner som pekar på att prognosplaneringen leder till felsatsningar. Investeringar i infrastruktur leder till ökad trafik. Utbyggnad av vägar leder till ökad biltrafik och utbyggnad av järnväg leder till ökat resande med tåg. Det blir alltså inte, som Trafikverket avser med sin prognosstyrning, efterfrågan som styr, utan tillgången.

För att kunna nå de transportpolitiska målen behövs även styrmedel som når kommunerna. Stadsmiljöavtalen, som nu är strukna, har haft stor betydelse för många svenska städers utveckling och åtgärder som annars inte skulle ha genomförts, har blivit möjliga.

Klimatkommunerna förordar att ett stödsystem likt de norska byväxtavtalen utvecklas, där gång- cykel- och kollektivtrafiksatsningar förhandlas fram mellan staten och kommuner. Stödet behöver kunna nå en stor del av Sveriges kommuner. Detta skulle också kunna inkludera en förstärkning av Trafikverkets ekonomiska och kunskapsmässigt stöd för steg 1- och 2-åtgärder och medel i nationella planen behöver öronmärkas för detta ändamål.

## Vägtrafik

Det räcker inte med att satsa på enskilda delar av transportsystemet, som exempelvis elektrifiering av fordonsflottan, eftersom dagens transportsystem i grunden är ohållbart. Hela transportsystemet behöver förändras så att vårt bilberoende minskar (vilket tex OECD pekar på: OECD: Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design).

Arbetet med ett transporteffektivt samhälle är kommunernas, och Sveriges, största utmaning – och helt centralt om transportsektorns klimatmål ska nås. Arbetet är viktigt på många plan. För kommuner innebär en förändrad färdmedelsfördelning där gång, cykel, kollektivtrafik ökar i andel medan biltrafik minskar, att yta kan frigöras till bostadsbyggande och grönområden. Det ger dessutom bättre luftkvalitet, ökad trafiksäkerhet, minskat buller och ökad folkhälsa. I arbetet behöver staten, regionerna och kommunerna kroka arm och styra mot en ökad överflyttning från privatbilism till gång, cykel och kollektivtrafik. Vinsterna för både individ och samhälle är många.

### *Styrning mot ökad respektive minskad bilism*

Trafikverket planerar för, utifrån sin prognos, att bilresandet ökar med 25 % till 2040. Flera kommuner planerar för, utifrån sina mål, att biltrafiken ska minska.

Att Trafikverket styr mot att biltrafiken ska öka och kommuner styr mot att den minskar är ett uppenbart problem som framförallt drabbar de transportpolitiska målen, men även lägger en onödigt stor börda på kommunerna, som måste arbeta i motvind.

Enligt Trafikverkets prognos förväntas biltrafiken öka *främst där befolkningen ökar, dvs. främst i storstadsregionerna, vilket leder till tydliga ökning av vägträngseln.*

Samtidigt planerar storstäderna och storstadsregionerna för minskad bilism. För att ge några exempel:

- Malmö stad planerar för att bilresandets andel ska minska från 40 % år 2013 till 30 % år 2030 och att inpendlingsresandet med bil till staden ska minska från 62 % år 2013 till 50 % år 2030 (Trafik- och mobilitetsplan Malmö Stad).
- Region Skåne planerar för att bilresandets andel ska minska från 58 % 2013 till 42 % år 2030 och en tredjedel år 2050. Region Skåne förklarar sin grund för färdmedelsfördelningen med att: *Under perioden 2013-2050 antas antalet resor (per person och dag) som sker med motoriserade transporter vara konstant, medan antalet resor med icke-motoriserade färdmedel ökar. Den resta sträckan med varje färdmedel är konstant 2013-2050, med undantag för tåg och cykel där den väntas öka något.* (Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Region Skåne).

Klimatkommunerna föreslår att Trafikverket grundar sin planering i kommuners och regioners planering istället för att som idag enbart utgå ifrån ett teoretiskt perspektiv. Samverkan i processen behövs för att stärka arbetet med att skapa ett robust transportsystem utifrån de transportpolitiska målen.

## Järnväg

### *Utöka ramanslaget och lägg ökningen på järnvägsinvesteringar*

Runt om i landet sker industrisatsningar bland annat i fossilfritt stål, gröna batterier och vätgas. Samtidigt bildas nytänkande och växande tjänsteföretag som stärker Sverige som kunskapsnation. Flera platser står därmed inför stora samhällsomvandlingar där framtidens infrastruktur behöver få ta plats. Om detta finns alltför lite att läsa om i inriktningsunderlaget. Det behövs en ökad samsyn mellan kommuner, regioner, Trafikverket och regeringen gällande beskrivningen av det som sker runt om i landet, kopplat till vår framtida nation. I frånvaro av dessa förutsättningar i inriktningsunderlaget finns en risk att den nationella planen cementerar redan befintliga strukturer i stället för att styra mot ett önskat framtidsscenario för att klara samhällsutmaningarna. Betydelsen av det som nu sker, inte minst för att skapa en fossilfri värld, är en fråga för hela Sverige, Europa och övriga världen.

Underhållsskulden på järnväg är stor, vilket tydligt framkommer i inriktningsunderlaget. Det är mycket positivt att fokus för kommande plan, liksom i liggande, är att arbeta i kapp underhållet. Men det är inte rimligt att det gör så att nya investeringar trängs undan. Regionernas förslag på investeringar i järnvägsinfrastrukturen behöver också genomföras. Detta är nödvändiga prioriteringar i kommande plan. Då underlagets egna prognoser räknar på ett ökat tågresande på 50 procent är det lika väsentligt att järnvägen utvecklas i en snabbare och mer omfattande takt. Klimatkommunerna förordar därför det utökade ramanslaget och att denna utökning går till investeringar i utbyggnad av järnvägsinfrastruktur.

### *Sverige i botten när det gäller utvecklingen av järnvägarna*

Det framgår både ur ett historiskt och internationellt perspektiv att de svenska satsningarna på infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet är för låga. 1970 investerade Sverige drygt 2 procent av BNP i infrastruktur, i dagsläget investerar vi 0,7 procent av BNP. I en aktuell jämförelse av hur antalet kilometer järnväg per invånare utvecklats under 2005–2021 i 22 europeiska länder framkom det att Sverige var det landet med den tredje lägsta utvecklingen. Faktum är att det var en negativ utveckling, då antalet kilometer järnväg per invånare har minskat med 14 procent under den perioden. Under samma period har antalet kilometer motorväg per invånare ökat med 12 procent. Utöver den benämnda underhållsskulden finns alltså även en utvecklingsskuld.

### *Förbindelsen till Europa*

Ett annat område som vi anser förtjänar större uppmärksamhet i underlaget är Fehmarn Bält-kopplingen mellan Danmark och Tyskland som förväntas stå färdig 2029. Den nämns endast en gång i hela underlaget. Fehmarn Bält-kopplingen kortar ner tågresorna till kontinenten med cirka två timmar, och antalet resor väntas öka till och från kontinenten. För att möta den ökade efterfrågan och trafikmängd behövs satsningar på en utvidgad järnväg som kopplar Sverige med resten av Europa, framför allt kopplat till de större städerna Malmö, Göteborg och Stockholm samt ytterligare fasta förbindelser över Öresund.

## Cykel

### *Cykelns potential underskattas*

Som underlaget nämner vid flera tillfällen är *cykel, tillsammans med gång och kollektivtrafik, ett yt-, kostnads- och miljöeffektivt sätt att skapa hög tillgänglighet*. Underlaget betonar att påståendet

Remissvar  
 Klimatkommunerna  
 Antaget av styrelsen 2024-04-14

stämmer i synnerhet i täta stadsmiljöer. Att tätbebyggda områden i regel kan dra större nytta av cykelsatsningar stämmer. Däremot finns en risk att underskatta cykelns roll i att skapa tillgänglighet i mindre tätbebyggda områden, inte minst eftersom begreppet "täta stadsmiljöer" är odefinierat. Potentialstudier som gjorts för Västra Götaland, Region Gävleborg, Skåne, Södermanland och Stockholm har visat en stor outnyttjad potential till att öka cyklingen utanför de större städerna. Samtidigt visar den senaste nationella resevaneundersökningen att över en tredjedel av alla bilresor är under fem kilometer långa. Många av dessa bilresor kan ersättas med cykel, förutsatt att rätt infrastruktur finns på plats.

#### *Bra lagförslag som underlättar för cyklister, men ett verktyg saknas*

Underlaget lyfter fram några lagförslag, som hade skapat bättre förutsättningar för cykeln(cyklister). Bland annat nämns förslaget som gör det möjligt att **tillåta cykling mot enkelriktat**, samt förslaget att tillåta och implementera **cyklisters rätt till högersväng mot rött**. Vi ser positivt på att underlaget ger stöd åt dessa åtgärder. Något vi saknar i underlaget är en ändring i väg- och anläggningslagen som tillåter Trafikverket att bygga **friliggande statliga cykelvägar**. Det kan göra den regionala cykelplaneringen mer kostnadseffektiv, och ökar möjligheten till att bygga cykelvägar som är mer gena, attraktiva och mindre utsatta för buller. Samma argument lyfts fram av flera regioner i bilaga 2 till underlaget.

#### *Ökade satsningar på cykelåtgärder*

Med respekt för den underhållsskuld som framför allt järnvägen befinner sig i ser vi en saknad av investeringar och satsningar till cykelåtgärder i förhållande till andelen som gör och skulle kunna göra sin resa med cykel. Vi ser ett behov av investeringar till cykelåtgärder, och vill lyfta Österrike och Irland som exempel där de båda har avsatt 10% av deras kommande nationella infrastrukturplaner till cykelåtgärder. Klimatkommunerna efterfrågar därför betydligt större satsningar på cykelåtgärder.

#### *Se över analyser av samhällsekonomiska kostnader*

Underlaget bygger på analyser av samhällsekonomiska kostnader från ASEK, och betonar flera gånger vikten av åtgärder ska vara samhällsekonomiskt effektivt. Vi anser att de samhällsekonomiska modellerna misslyckas i att beakta de stora samhällsekonomiska vinsterna med ett ökad cyklande och minskat bilåkande. Bland annat har studier visat att:

- Varje krona som investeras i satsningar på ökad cykling beräknas ge 9 kronor tillbaka i folkhälsovinster.
- Samhället sparar 1,40 kronor för varje cyklad kilometer, medan varje kilometer med bil kostar oss 1,50 kronor i form av kostnader för klimatförändringar, fysisk inaktivitet och trängsel.
- Cyklingen i EU-länderna bidrar till samhället med omkring 240 miljarder kronor varje år medan biltrafiken ger en kostnad under ett år är omkring 5 000 miljarder kronor.
- Om de 111 000 bilpendlare i Stockholms län som har mindre än 30 minuters cykelväg till jobbet med en vanlig cykel börjar cykla blir den hälsoekonomiska vinsten för samhället 2,5 miljarder kronor per år.
- Dagens gång- och cykelresor beräknas förhindra cirka 3 500 dödsfall och 15 000 kroniska sjukdomsfall per år i Sverige enligt Trafikverkets årsredovisning 2016.

## Andra styrmedel och förslag

Klimatkommunerna för en tät dialog med kommuner för att identifiera förutsättningar och behov. Inom transportområdet är behoven av samverkan stora då kommunernas rådighet är begränsad.

För kommunerna är arbetet med ett transporteffektivt samhälle särskilt viktigt, det vill säga ett samhälle där vi använder transportsystemet mer effektivt än vi gör idag. Genom att skapa attraktiva städer och orter där invånarna har goda möjligheter att ta sig till skola, jobb, ärenden och fritidsaktiviteter till fots, på cykel eller med kollektivtrafik, kan vi lyckas vi med utmaningen att stadigt minska de energiintensiva trafikslagen personbil, lastbil och flyg. För godstransporter behöver vi möta en ökad efterfrågan med förbättrad logistik och ökat nyttjande av järnväg och sjöfart. Omställningen till ett transporteffektivt samhälle bidrar även till andra mål, som minskade luftföroreningar (med färre döda och sjuka som följd), minskat buller och förbättrad hälsa genom ökad fysisk aktivitet.

Utöver vad som nämns tidigare i detta remissvar, har vi följande förslag för att uppnå detta:

- Inför transporteffektivitet som mål, enligt Klimatråtsutredningens förslag.
- Ta fram en nationell strategi för transporteffektivitet.
- Se över parkeringslagstiftningen och avgiftslagen, så att kommuner får större möjlighet att anpassa regleringen efter lokal behov.
- Förändra skrivningar om parkering i PBL så att fokus flyttar till mobilitet, transporteffektivitet och möjlighet att planera områdesvis.
- Ge kommuner möjlighet att erbjuda gratis eller nedsatt parkeringsavgift till miljöbilar och bilpooler.
- Ge kommuner möjlighet att införa en skatt eller avgift för privata parkeringsplatser.
- Ge kommuner möjlighet att ställa krav på en grön transportplan/mobilitetsplan i samband med ny exploatering.
- Möjliggör för kommuner att dela sina fordon med medborgare när de inte används av kommunens verksamheter.
- Ta fram en nationell gångstrategi.
- Förändra reseavdraget till en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion.

Det är först när ett helhetsgrepp tas på utvecklingen av transportsystemet, och infrastrukturplaneringen inte behandlas som en isolerad del, som Sveriges transportsystem kan utvecklas i en hållbar riktning. Här finns goda möjligheter för Trafikverket, att i samverkan med kommuner, regioner och näringsliv utveckla tillgängligheten i hela landet och samtidigt styra mot ett transportsystem som är anpassat till framtidens behov.



Remissvar  
Klimatkommunerna  
Antaget av styrelsen 2024-04-14

### **Om Klimatkommunerna**

Klimatkommunerna är en förening med över 50 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder. Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel.

För styrelsen

Evelina Fahlesson, ordförande i Klimatkommunerna