

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
Diarienummer M2022/01830

Lokal och regional klimatomställning Underlag inför klimatpolitisk handlingsplan 2023 – remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning

Uppdraget till Uppsala läns länsstyrelse 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.

Sammantaget är det uppenbart att det behövs mer kraftfulla styrmedel för att nå klimatmålen, och att de åtgärder som föreslås behöver vara bättre motiverade, tydligare kostnadsberäknade och med en kvantifierad klimatnytta. Det hindrar dock inte att åtskilliga av de förslag som läggs i rapporten är välmotiverade och bör genomföras, vilket vi utvecklar i detta remissvar.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

I detta remissvar fokuserar vi enbart på 2030-målet för transportsektorn och kommenterar alltså inte förslag om t.ex. återvätning av diken, som finns i länsstyrelsens rapport, och inte heller förslag som fokuserar på klimatmålet för år 2045. Vi responderar här på förslagen från utredningen, och hänvisar till vår handlingsplan ”Gör Inte Om, Gör Rätt!” för vidare perspektiv på frågorna, samt våra remissvar och synpunkter på bl.a. Klimaträttsutredningen (SOU 2022:21), Elektrifieringsstrategin, Miljömålsberedningens förslag för minskad klimatpåverkan från konsumtion Sveriges globala klimatavtryck (SOU 2022:15) och Utfasningsutredningen (SOU 2021:48). Även EUs Gröna Giv och Fit for 55, och våra synpunkter på dessa, är viktiga styrdokument också för den lokala och regionala verksamheten.

Förslagets övergripande inriktning

Våra huvudsakliga synpunkter är:

- **Kommunerna är centrala för att nå klimatmålen.** Det kommunala planmonopolet, men också att kommuner eller regioner ansvarar för kollektivtrafiken, ofta äger det lokala energibolaget, ansvarar för avfallshanteringen, har oftast stora fastighetsbestånd med tusentals hyresgäster, och har högt förtroende och etablerade kommunikationskanaler gentemot invånarna. Därtill är kommunen som organisation ofta den största arbetsgivaren i kommunen som geografisk enhet. Det är alltså rimligt att kraftfullt stötta kommunalt klimatarbete.
- **Befintliga nationella stöd bör byggas vidare på.** Kommuner och regioner är beroende av nationella styrmedel som reduktionsplikten, bonus-malus, reseavdraget med mera för att nå sina mål, liksom finansieringskällor som Klimatklivet och Stadsmiljöavtalen. Om dessa i grunden ändras eller tas bort, försvåras allvarligt förutsättningarna för kommunernas bidrag till 2030-målet. Utredningen räknar med att dessa styrmedel i princip finns kvar mandatperioden 2022-2026; ”Förslagen är även utformade för att ge förstärkningseffekter för andra pågående processer och initiativ”. Mycket tyder på att så inte blir fallet och då måste detta kompenseras genom ökade insatser för kommunal omställning.
- **Mängder av småstöd bör undvikas.** Utredningen föreslår en mängd specialdestinerade, mycket snävt avgränsade stöd. Vi föredrar teknikneutralitet, att det kommunala självstyret och den egna insikten i vad som fungerar bäst i respektive kontext byggs vidare på, och att man undviker den betydande administration och tidsförlust det innebär att inrätta en rad nya funktioner och stöd.
- **Föregångare bör gynnas.** Vi ser, inte minst hos vår partner Klimatkommunerna, Viable Cities och lokala initiativ som Uppsala klimatprotokoll eller LFM30, klart mer långtgående klimatmål än Sverige som helhet. Ofta kan det vara mer lämpligt att stötta sådana konstellationer, än att avgränsa stöd utifrån regional tillhörighet.
- **Viktiga förslag saknas.** Förutom att behålla och utveckla stöd som kan gå till största möjliga klimatnytta per insats, à la Klimatklivet, ser vi ett akut behov av att stödja hållbar mobilitet lokalt och regionalt. Kollektivtrafiken kan behöva en ny definition, i enlighet med det innovationsarbete som K2 bedriver, och om satsningar som ”kollektivtrafikmiljarden” eller ”cykelmiljarden” införs, bör de mer innovativt gynna klimatsmarta samverkanslösningar.
- **De flesta kommuner är små.** Utredningen konstaterar att mindre kommuner har svårt att söka t.ex. Stadsmiljöavtal, men det leder inte till några förslag. Vi ser fram emot finansieringskällor som inte i princip utesluter merparten av Sveriges kommuner, som är i storleken 25 000 invånare eller färre.
- **Länsstyrelserna får fel roll.** Vi är skeptiska till att Länsstyrelsen ska styra det kommunala klimatarbetet, och menar att de istället bör fokusera på Länstransportplanerna som bör utgå ifrån beslutade klimatmål.
- **Rätt spelregler är viktigare än ytterligare stöd.** Nästan samtliga förslag i utredningen handlar om stöd i en eller annan form, totalt bedöms behovet av statliga medel att vara upp till 800-900 miljoner kronor per år för åren 2024 till och med 2030. Vi bedömer att större medel behövs; enbart kollektivtrafiken behöver i närtid minst en stödmiljard för att kunna leverera den klimatnytta som vi räknat med för 2030-målet. Men mycket kan kostnadseffektivt uppnås genom att ge kommuner bl.a. större rådighet

över parkeringsplatser med utgångspunkt att successivt minska boende- och gatuparkering, rätt att införa lokala trängselavgifter, större frihet att planera gång- och cykels-tråk självständigt från bilvägar och större möjligheter att i egenskapen av arbetsgivare gynna hållbart resande. Därtill underlättas kommunens arbete om fyrstegsprincipen tillämpas fullt ut och Trafikverket får i uppdrag att utgå ifrån fattade klimatmål istället för, som idag, prognoser, om PBL får klimatmålen som utgångspunkt, trafikslags-neutralt reseavdrag, sänkt moms för bildelning och annan nationell lagstiftning som idag försvårar omställningen. Detta utvecklas bl.a. i vårt remissvar på Klimatråtsutredningen.

Många av dessa förslag finns i utredningens bilaga, som resultat av workshops och hearings, men läggs inte fram som förslag av utredningen – och tvärtom: Mycket av utredningens förslag saknar täckning i de hearings och workshops som genomförts.

Nedan våra synpunkter per förslag:

- **Förslag 1: Nationell samordnare för Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning.** *”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”.*

Vi förstår och ställer oss bakom intentionerna med förslaget, men är likafullt skeptiska till värdet av fler samordnare, särskilt på detta område där ju kommunerna i hög grad har självbestämmanderätt, och där det redan finns åtskilliga etablerade fora för samordning. Vi är särskilt skeptiska mot att i ett beslut som detta ange vilka aktörer samordnaren ska samverka med, samt att detta inte inbegriper internationella aktörer. Av samma skäl är vi skeptiska till att det ska tas fram en nationell färdplan för kommuner och regioners klimatomställning; de vitt skilda förutsättningarna, målsättningarna och politiska styrena för kommunerna innebär att detta blir så allmänt hållet att nyttan blir begränsad. Arbetet sker bättre i befintliga organ, såsom Klimatkommunerna, SymbioCity eller liknande. Det gäller också kompetenslyftet för kommunerna; sådan utbildning finns det redan åtskilliga aktörer som kan göra väl så bra som en nystartad instans och det är trots allt rimligt att det finansieras inom ramen för kommunens och regionens normala budget. Vi stödjer liksom tidigare Klimatkommunernas lösning, att Kommunallagen förtydligar att kommuner har i ansvar att klimatmålen nås, och att befintliga (eller nya), allmänna styrmedel snarare än denna typ av mycket snäva, specifika stöd.

- **Förslag 2. Myndighetslyft för kommuners och regioners klimatomställning.** *Detta förslag har fyra delar; Uppdrag till myndigheter om att utveckla samverkan för lokal och regional klimatomställning; En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning; Rådgivningscentral för försöksverksamhet för kommuner och regioners klimatomställning samt Förstärkt uppdrag till statistikmyndigheter att utveckla statistik på lokal och regional nivå.*

Vi delar inriktningen att samarbetet mellan nationella myndigheter och lokala och regionala aktörer bör stärkas och är positiva till kunskapsarenor, och är positiva till att

detta skrivs in i regleringsbrevet till berörda myndigheter, inklusive behovet av bättre jämförbarhet för lokal statistik. Kunskapsarena och rådgivningscentral ser vi som naturligt ingående i befintliga uppdrag till bl.a. Upphandlingsmyndigheten, har inget emot att det preciseras men kommer att insistera på att rådgivningen sker även om inget nytt formellt uppdrag formuleras.

- **Förslag 3. Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner; ett flerårigt stöd för att möjliggöra etablering av en klimatomställningsfunktion i samtliga kommuner.**

Klimatarbetet bör i huvudsak integreras i kommunens övriga arbete, vilket också allt tydligare sker t.ex. kopplat till planarbetet, avfallshanteringen, energiplanering och kollektivtrafikens utformning. För relevanta åtgärder bör möjligheter som Stadsmiljöavtal och Klimatklivet finnas kvar och utvecklas – se vårt remissvar avseende Klimaträttsutredningen i denna del – medan själva omställningsfunktionen bör beslutas lokalt utifrån de egna förutsättningarna.

- **Förslag 4. Standardiserad redovisning av klimatåtgärder. Förslaget utgörs av statligt uppdrag och medel för framtagande av en standardiserad redovisning av klimatåtgärder och klimatpåverkan för kommuner och regioner.**

En standardisering enligt utredningens förslag vore värdefull; det skulle då bli lättare att jämföra olika åtgärders effekt och att samordna arbetet mellan kommuner och regioner. Det finns dock redan i hög utsträckning, t.ex. använder Klimatklivet och Stadsmiljöavtalen, samt Sveriges nationella redovisning av klimatpåverkan, sig av standardiserade beräkningar. Där det framför allt saknas är en ökad standardisering internationellt, men även här pågår ett arbete inom ramen för UNFCCC, som bör vara styrande för det svenska arbetet. Klimatnyttan av förslaget får ses som begränsad.

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

Förslaget är ett väsentligt ingrepp i det kommunala självstyret, och vi bedömer att många kommuner skulle betacka sig mot att regeringens regionala representation länsstyrelsen skulle leda och koordinera det kommunala energi- och klimatarbetet. Det är också mycket tveksamt om ”medfinansiering som krävs för att få till ett effektivt genomförande av åtgärder som bidrar till minskad klimatpåverkan” bör hanteras av länsstyrelserna; dagens modell där det hanteras av nationella myndigheter centralt är kostnadseffektivt och att bygga vidare på detta motverkar tids- och kompetenstapp. Utredningens eget alternativ är mer lämpligt; ”En alternativ lösning är att förstärka regionerna eller de regionala energikontoren som en samordnade aktör på regional nivå istället för länsstyrelsen. Regionerna ansvarar för regional utveckling där klimatomställning är en viktig del och energikontoren är en väl etablerad aktör som i flera fall är organiserade under en region” – men vår bedömning är fortsatt att mycket av detta arbete bör ske centralt.

- **Förslag 6. Regional upphandlingssamordning.** *Ett utökat stöd till framför allt kommuner föreslås 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.*

Förslaget att stötta upphandlingskompetens är relevant och bör ges till Upphandlingsmyndigheten. Det är långtifrån alltid att samordnad regional upphandling är det mest klimatmässigt gynnsamma; genom åren har en framgång varit ”coalitions of the willing”, där kommuner från olika delar av landet med särskilt höga ambitioner inom avgränsade frågor upphandlar gemensamt. Ett aktuellt exempel som 2030-sekretariatet arbetar med är att ledande kommuner samordnat kan upphandla mikromobilitet, med gemensamma krav på t.ex. miljömässig och social hållbarhet, tillgänglighet, geofencing och återrapporering. Erfarenheten internationellt är liknande, t.ex. med delstater från hela USA som sluter upp bakom Kaliforniens fordons- och drivmedelskrav. Ett sådant pionjärsarbete bör kunna stöttas av Upphandlingsmyndigheten.

- **Förslag 7. Regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion, med fleråriga statliga stöd för fossilfri mobilitet och tillgänglighet samt ökad transporteffektivitet för både person- och godstransport.** *Utredningen konstaterar att ”Regionala mobilitetskontor har funnits hos flera regioner och resultaten har varit goda enligt intryck från dialogerna som genomförts i detta projekt. En utvärdering från Gävleborg visade att mobilitetskontoret har koordinerat och genomfört insatser som flera kommuner haft i åtanke men saknat tid eller resurser för att på egen hand genomföra.”*

Mobilitetskontor kan vara en viktig pusselbit i att påskynda omställningen till hållbar och delad mobilitet, och vi har bl.a. lyft fram det i vår granskning av EU:s gröna huvudstad 2022 Grenoble. Här kan medborgare samordna sina val av kollektivtrafik, lånecykel, elsparkcyklar, bilpool, hyrbil, taxi och andra lösningar som minskar behovet av egen bil – gärna också med arbetsplatser för distansarbete. Det är också rimligt att uppdraget går över kommungränserna, i linje med pendlingsmönstren. Detta bör i första hand ingå som en del av ett större stödpaket till kollektivtrafiken i vid bemärkelse, där kollektivtrafikens huvudmän bör visa upp en större öppenhet gentemot andra MaaS-lösningar.

- **Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling.** *Upphandlingsmyndigheten föreslås få medel och uppdrag att ta fram och upprätthålla vägledningar för utformning av kommuners och regioners upphandlingsriktlinjer. Upphandlingsmyndigheten föreslås även få medel och uppdrag att utreda lämpligt framtagande av fördjupade vägledningar, främst för kommuner och regioner inom områden av extra betydelse för minskad klimatpåverkan.*

Vi menar att klimatmässig kravställan i enlighet med de klimatmål Sverige antagit bör ingå i Upphandlingsmyndighetens basuppdrag, vilket eventuellt bör klargöras. Särskilda, tidsbegränsade medel bör inte finnas för detta.

Slutord

Vi har i detta remissvar fokuserat på de förslag som utredningen lagt fram, samtidigt som vi konstaterar att de är otillräckliga, svagt motiverade, endast i begränsad mån relaterar till de förslag som tagits fram i workshops och hearings och i alltför hög utsträckning handlar om ”duttande” i form av diverse småinsatser. Därtill är utredningens grundpremiss till stora delar överspelad, i och med att den nya regeringen inte har för avsikt att behålla de stöd och stimulanser som utredningen har med som grundförutsättning. Det står därmed klart ett betydligt mer behöver göras för att underlätta och påskynda en klimatdriven omställning av transportsektorn i kommuner och regioner.

Att här presentera våra alternativa och kompletterande förslag ligger utanför ett normalt remissvar, och vi konstaterar att det till stora delar finns i vår rapport ”Gör Inte Om, Gör Rätt”, som har fokus på den innevarande mandatperioden, samt i våra remissvar från det senaste året, varifrån många slutsatser borde ha arbetats in i Trafikanalys förslag.

För 2030-sekretariatet den 14 december 2022

Mattias Goldmann