

Ärendenummer
TRV 2022/108538
Motpartens ärendenummer
M2022/01830

Dokumentdatum
2022-12-11

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd

Svar på Remiss av rapport Underlag om lokal och regional klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen

Trafikverket har tagit del av Underlag om lokal och regional klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Övergripande och sammanfattande synpunkter

Trafikverket konstaterar att Länsstyrelsens rapport fokuserar på struktur och organisation mellan nationell, regional och lokal nivå samt ökade resurser på samtliga nivåer för stärkt kapacitet att genomföra åtgärder. Trafikverket håller med om att detta är viktiga komponenter i arbetet med klimatomställningen. Det är dock otydligt vad de stora satsningar i förutsättningsskapande struktur som föreslås ska bidra till i form av konkreta åtgärder och resultat vilket gör det svårt att få en bild av hur effektiva dessa insatser kan tänkas bli. Med ökad budget kan det skapas en drivkraft som kan behövas för att skapa ett effektivt arbete för att hantera klimatomställningen men det behöver finnas motprestationskrav, dvs. tydliga krav på vad kommuner och regioner förväntas leverera och vilka klimateffekter som ska uppnås. Bedömningar av potentialer och ekonomiska konsekvenser är knapphändigt belysta.

Trafikverket skulle gärna ha velat se ett mer styrmedelsbaserat sätt att svara på uppdragets frågeställningar, samt ett större inslag av regional och kommunal dimension på styrmedel. I och med att Trafikanalys och Tillväxtanalys uppdrag inte fokuserat på de lokala och regionala perspektiven, blir helheten av de tre uppdragen en brist på konkreta styrmedel för lokala och regionala aktörer att tillämpa. Förutsättningarna för att uppnå effekter med åtgärder skiljer mellan olika delar av landet liksom åtgärdernas konsekvenser för befolkning och verksamheter lokalt och regionalt. Åtgärder som föreslagits av andra utredningar hade kunnat nyanseras i detta uppdrag för att ge ökad precision och effekt med ett lokalt och regionalt tillgänglighetsperspektiv i beaktande.

Redovisningen utgår från olika hindersanalyser, vilket är en bra ansats. Kopplingarna mellan hindersanalysen och förslag på åtgärder hänger dock inte i alla delar samman. Vi saknar också en analys av de grundläggande målkonflikter som finns på den lokala och regionala nivån, exempelvis gällande markanvändning. Risken är att det tas fram planer och utredningar som aldrig realiserar. Det är också otydligt hur de olika förslagen hänger samman. Som exempel är det svårt att följa på vilket sätt arbetet med färdplanen på nationell nivå hänger ihop med genomförandearbetet som staten ska stödja regionalt och lokalt. Logiken hade kunnat tydliggöras.

Ärendenummer
TRV 2022/108538
Motpartens ärendenummer
M2022/01830

Dokumentdatum
2022-12-11

Som följd av ovan resonemang avstyrker Trafikverket delar av förslag 1 om nationell samordnare, förslag 3 om klimatomställningsfunktion samt förslag 7 om regional samordningsfunktion. För övriga förslag tar vi inte ställning men framför nedan vissa medskick till den eventuellt fortsatta processen.

Detaljerade synpunkter

Förslag 1 Nationell samordnare för färdplan för kommuners och regioners klimatomställning

Förslag 1.1 Uppdrag som förändringsledare med kansli

Trafikverket avstyrker förslaget med nuvarande beskrivning då förslaget är för otydligt gällande roll, leverans och mandat. Vi ser inte att en nationell samordnare är svaret på avsaknad av vision och brister i ledarskap, vilket är hinder som lyfts i utredningen. Vi tycker även att det är oklart om inte samordning hade kunnat ske inom ramen för befintliga strukturer, t.ex. genom att en myndighet får samordningsuppdraget.

Förslag 1.2 Färdplan för kommuner och regioners klimatomställning

Trafikverket ser överlag positivt på färdplaner i sig som ett strukturerat sätt för kommuner att arbeta med klimatfrågan. Vi ser dock oklarheter i gränsdragningar och anser att förslaget behöver utvecklas gällande hur avsatt budget kan användas. Utifrån budgeten tolkar Trafikverket det som att färdplanernas transportrelaterade delar framförallt skulle handla om steg 1- och 2-åtgärder, markanvändningsplanering samt stöd och planering kopplat till strategiskt arbete med trafik och transporter. Det är viktigt att säkerställa att stödet går till kostnadseffektiva åtgärder. Det är också viktigt att stöd regleras genom avtal eller liknande så att åtaganden också genomförs samt att effekter utvärderas. Inom ramen för stadsmiljöavtal får kommuner eller regioner upp till 50 % medfinansiering mot att de också genomför motprestationer, vilket skulle kunna vara en modell att tillämpa även i detta sammanhang.

Förslag 1.3 Kompetenslyft för klimatet - leda klimatomställning med helhetssyn

Trafikverket ser behov av förtydliganden. Som upplägget för utbildning är beskrivet i utredningen kan detta bli en ganska omfattande aktivitet och det behöver diskuteras hur efterfrågan egentligen ser ut och om det kan finnas alternativa upplägg. Bör utbildning ses som en isolerad insats eller något som bör ingå i vidare strukturer med kontinuitet?

Förslag 2. Myndighetslyft för kommuner och regioners klimatomställning

2.1 Uppdrag till myndigheter om att utveckla samverkan för lokal och regional klimatomställning

Trafikverket ställer sig positivt att utveckla samverkan regionalt och lokalt. Trafikverket samverkar idag med regioner och kommuner inom infrastrukturplaneringen i olika planeringsskeden. Vi ser dock att detta förslag skulle behöva utvecklas och förtydligas, exempelvis gällande förslaget om förändrade instruktioner (förfordningar) till myndigheterna. Förslaget behöver också förhålla sig till respektive myndighets uppdrag.

Ärendenummer
TRV 2022/108538
Motpartens ärendenummer
M2022/01830

Dokumentdatum
2022-12-11

2.2 En kunskapsarena för kommuner och regioners klimatomställning

Trafikverket ställer sig positiv till att se över möjligheter att den befintliga webbplatsen hallbarstad.se som drivs av Rådet för hållbara städer vidareutvecklas för att utgöra en samlad kunskapsarena för kommuner och regioner. Det är positivt att skapa ökad klarhet kring vilka åtgärder som bör genomföras och vilka förutsättningar som gäller. Vi skulle gärna se en tydligare koppling mellan arenans funktion och de andra förslagen i rapporten.

2.3 Rådgivningscentral för försöksverksamhet

Trafikverket anser att det skulle behövas en fördjupad analys av vilken information som bör spridas i detta forum i förhållande till vad som redan idag ingår i myndigheters uppdrag. Det behöver även diskuteras vidare hur det tillses att rätt information sprids via denna rådgivningscentral, vem som styr, ansvarar och bemannar den samt hur informationen samordnas med andra samverkansinitiativ, uppdrag och funktioner.

Förslag 3: Klimatomställningsfunktion på strategisk nivå hos kommuner

Trafikverket avstyrker förslaget då det är otydligt hur detta förslag förhåller sig till kommunens befintliga ansvar. Det skulle behöva framgå tydligare vad stödet får användas till, dvs. vad staten förväntar sig av kommun och region i form av tydliga åtaganden. Vi undrar även hur detta förslag förhåller sig till förslagen om regionalt klimatlyft (förslag 5-7).

Förslag 4. Standardiserad redovisning av klimatåtgärder

Trafikverkets är generellt positiva till utveckling av standardiserad redovisning för att hjälpa kommuner. Det finns en del befintligt underlag som kan användas som utgångspunkter för detta, exempelvis Trafikverkets utvärdering kopplat till stadsmiljöavtal samt Naturvårdsverkets, Energimyndighetens, Trafikverkets och Konjunkturinstitutets vägledning för klimateffektbedömningar.

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

Trafikverket kan inte ta ställning till förslaget då det är otydligt vad denna förstärkning omfattar och hur det kompletterar länsstyrelsernas redan befintliga uppdrag.

Förslag 6. Regional upphandlingssamordning

Trafikverket kan inte ta ställning till förslaget då det är otydligt hur denna samordning kompletterar nationella uppdrag och funktioner. Det gäller i första hand Upphandlingsmyndighetens uppdrag men också andra nationella uppdrag. Trafikverket har exempelvis haft i uppdrag att sprida kunskap angående klimatkrav inom ett regeringsuppdrag (informations- och kunskapshöjande insatser).

Förslag 7. Regional mobilitets- och tillgänglighetssamordningsfunktion

Trafikverket avstyrker förslag 7 som syftar till att utveckla och stärka stöd och samordning på den regionala nivån för att underlätta kommuner och regioners klimatomställning. Det är inte helt preciserat vilka åtgärder som avses men fokus verkar ligga på steg-1 och 2-åtgärder och främst icke fysiska steg-1 åtgärder, dvs. kampanjer, planer och program för att påverka resbeteende.

Ärendenummer
TRV 2022/108538
Motpartens ärendenummer
M2022/01830

Dokumentdatum
2022-12-11

Det är inte klargjort varför utredningen just landat i att det är denna åtgärdskategori som är mest angelägen eller vilka effekter som kan förväntas av denna åtgärdskategori. Inte heller motiveras varför just en statlig medfinansiering är lösningen. För att förslaget ska kunna realiserats krävs förordningsändringar vilket inte framgår av rapporten. Det kräver också större förändringar i Trafikverkets uppdrag. Förslaget löser inte heller inte de inbyggda målkonflikter som finns. Ett exempel som nämns i rapporten är utmaningen att gå emot bilnormen genom att begränsa parkering. Det finns en risk att det inte är kunskapsbrister som ligger bakom denna utmaning utan snarare målkonflikter.

Förslag 8. Ökade klimatkrav i offentlig upphandling

Trafikverket är en betydande aktör när det gäller upphandling inom bygg- och anläggningssektorn. Samverkan runt klimatkrav inom byggande är önskvärd eftersom leverantörerna och materialen ofta är desamma oavsett om det är en kommun, region eller Trafikverket som står som beställare. Trafikverket samverkar med storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö gällande gemensamma miljö- och klimatkrav i entreprenadupphandling. EU:s regelverk behöver integreras i analyserna kring offentlig upphandling för att upphandling ska vara ett så effektivt styrmedel som möjligt, både utifrån ett klimat- och kostnadsperspektiv.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Fördragande har varit sakkunnig klimat- och energifrågor Helen Lindblom. Samråd har skett med måldirektör miljö och hälsa Sven Hunhammar, Stefan Engdahl, chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef avdelning Transportkvalitet, Johanna Dillén, chef avdelning Expertcenter, Lennart Kalander, chef avdelning Nationell planering samt Malin Kotake, chef enhet Miljö. I den slutliga handläggningen har bland annat nationell planerare Tobias Malmgren och trafikplanerare Svante Berglund deltagit.

Roberto Maiorana

Generaldirektör

Ärendenummer
TRV 2022/108538
Motpartens ärendenummer
M2022/01830

Dokumentdatum
2022-12-11

Helen Lindblom

Sakkunnig Klimat- och energifrågor

Helen.lindblom@trafikverket.se

Direkt: 010 – 123 21 69

Mobil: 072 – 084 80 90

Trafikverket

Adress: 405 33 Göteborg

Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, Göteborg

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/108538, Motpartens ärendenummer M2022/01830, Dokumentdatum 2022-12-11, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.