



## Informations- och kunskapshöjande åtgärder för omställning till fossilfrihet

### Bakgrund

I enlighet med direktiven till framtagning av den nationella planen gav Trafikverket i planförslaget förslag på flera nya informations- och kunskapshöjande åtgärder som skulle kunna bidra till de transportpolitiska målen.

Ett av förslagen handlade om åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Regeringen anser att det finns en otydlighet i planförslaget om vad som ingår i Trafikverkets föreslagna budget på 6 miljoner kronor per år under planperioden för den aktuella åtgärden. Regeringen har därför bett om ett förtydligande i samband med fastställelse av den nationella planen.

Generellt gäller för de informations- och kunskapshöjande åtgärderna att de inte ska ingå i Trafikverkets grundläggande uppdrag och att de kan vara motiverade att genomföra förutsatt att de är kostnadseffektiva och ger värdefulla bidrag till de transportpolitiska målen. I detta fall att åtgärderna bidrar till klimatmålet och till en omställning av transportsektorn till fossilfrihet.

De åtgärder som nedan föreslås ingå kopplar till Trafikverkets nuvarande uppdrag men går samtidigt utanför Trafikverkets grundläggande uppdrag och kan ses som ett utökat ansvar för omställningen till fossilfrihet.

### Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet

I planförslaget togs några exempel upp på vad som skulle kunna ingå i informations och kunskapshöjande åtgärder för omställning till fossilfrihet. Exempelen hämtades från den då nyligen presenterade strategiska planen för omställning till fossilfrihet som Energimyndigheten håller i, men där även fem andra myndigheter har åtaganden att genomföra. I den strategiska planen finns ett särskilt paket med tre gemensamma åtaganden om informations- och kommunikationsinsatser (numrering enligt den strategiska planen):

- 2.4.5 Målgrupps-/intressentanalyser för olika informations- och kommunikationsinsatser tas fram
- 2.4.6 Kunskap, information och lärande exempel tas fram och paketeras till olika målgrupper och de regionala nätverken
- 2.4.7 Information och kunskapsspridning om mer klimatanpassade resor och transporter tas fram, exempelvis information om hur människors efterfrågan på att resa och mötas kan tillgodoses med så liten klimatpåverkan som möjligt

Målet med åtagandena är att skapa en samordnad bild av vilket underlag som respektive myndighet kan tillhandahålla, vilka intressenter myndigheterna inom SOFT-uppdraget har samt vilken kunskap de behöver för att stödja genomförandet av omställningen. Vidare ska konkreta kommunikationsinsatser planeras och presenteras i en kommunikationsplan, inklusive kunskapspridning om mer klimatanpassade resor och transporter.

Förutom de tre åtagandena ovan omfattar den strategiska planen även informations- och kommunikationsinsatser kopplade till vägledning om resfria möten till offentliga aktörer, utöver de myndigheter som Trafikverket redan arbetar med, samt informationsstöd till kollektivtrafikmyndigheter som underlättar omställning till elektrifiering av kollektivtrafik. Vägledning om resfria möten utvecklas ytterligare nedan.

Trafikverket har fem egna åtaganden i den strategiska planen som delvis kopplar till Trafikverkets nuvarande uppdrag.

## **Förslag till åtgärder i form av informations- och kunskapshöjande åtgärder som inte ingår i Trafikverkets grundläggande uppdrag**

### **1. Vägledning för resfria möten mot offentlig sektor**

Resfria digitala möten är en viktig del i digitaliseringsarbetet som pågår i svenska myndigheter. Trafikverket har i flera år lett en satsning för att stötta svenska myndigheter i att öka andelen digitala möten: REMM – resfria digitala möten i myndigheter. REMM startade 2011 som ett regeringsuppdrag med 19 myndigheter och 2016 fick ytterligare 65 myndigheter i uppdrag i sina regleringsbrev att arbeta enligt REMMs metod. Ett naturligt nästa steg är att utvidga REMM till hela offentliga sektorn. En ansökan har beviljats från Energimyndigheten till Energikontoren i Sverige om att ta REMMs metodik vidare till kommunala och regionala offentliga aktörer och skapa handling utifrån den nivå målgruppen befinner sig på. Detta genom regionala nätverk, s.k. ”regionala REMMA-lag” med de regionala energikontoren som koordinator. Projektet ska leda till att minst 50 regionala och kommunala offentliga aktörer genomgått REMMs tiostegsmetod inklusive en nollmätning och arbetar aktivt med digitala möten i sina organisationer. Enligt projektet ska Trafikverket stötta i detta arbete något som idag ligger utanför Trafikverkets ansvar. För detta behöver Trafikverket få ett utpekat ansvar. Bedömd omfattning är ca en halvtidstjänst.

Ytterligare utveckling av REMM konceptet är att ta fram ett ”möteskörkort” för användning av digitala mötestjänster. En grundläggande e-utbildning som kan användas för anställda inom myndigheter. Här finns relativt långt gångna planer på en sådan utbildning.

Lite längre bort och inte fullt lika väl utvecklat är tankar kring en nationell supporttjänst kring digitala mötestjänster som skulle vara gemensam för myndigheterna. Detta kräver en förstudie för att utveckla vidare.

Aktiviteterna bör genomföras i samverkan med Energimyndigheten och SOFT. Genom att använda den kunskap som har byggts upp under åren med REMM och utöka till hela offentliga sektorn kan mångdubbelt större effekter uppnås med relativt begränsade insatser.



## 2. Stöd till kommuner och kollektivtrafikmyndigheter i framtagning av trafikstrategier och åtgärdsvalsstudier för ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel i städer som bidrar till klimatmål och en hållbar stadsutveckling.

Åtgärden handlar om kunskap om vad trafikstrategi är, metodik för åtgärdsvalsstudier och trafikstrategier inklusive hur processen byggs upp i olika fall, effektiva åtgärder och styrmedel, effektsamband, scenario- och prognosmodeller m.m. Utöver mer direkt stöd kan det också handla om kunskapsdokument och seminarier för aktuella aktörer.

Framtagning av trafikstrategier och åtgärdsvalsstudier för sådant som inte direkt påverkar den statliga anläggningen och ligger utanför Trafikverkets nuvarande ansvar. Framtagna trafikstrategier kan dock utgöra underlag för åtgärdsvalsstudier och Trafikverkets åtgärdsplanering. Indirekt kan de därför vara av stor nytta för Trafikverket men även för de regionala planupprättarna.

Genom att arbeta tillsammans i åtgärdsvalsstudier och framtagning av trafikstrategier kan en större samsyn skapas mellan olika aktörer om mål, den framtida utvecklingen och vad som krävs för att uppnå klimatmål och andra mål. Trafikverket regionalt är en tydlig samarbetspartner och står för kunskap och stöd vad gäller metodik, modeller, effektsamband m.m.

### Nationell koordinering

En angelägen nationell aktivitet är koordinerandet av framtagandet av trafikstrategier i hela landet. Här har Trafikverket i egenskap av sin regionindelning en unik möjlighet att kombinera lokalkännedom med nationell överblick. Detta ger förutsättningar att bedriva kunskapshöjande och informerande aktiviteter runt om i landet samt att sammanställa status och framdrift i samtliga svenska kommuner. Kunskap om exempel från framgångsrikt arbete liksom hantering av de trösklar som är kända kan dokumenteras och spridas i landet. Också här utgör omställningen till fossilfrihet ett motiv till att Trafikverket i högre utsträckning än annars engagerar sig i kommunernas syn på trafikplanering.

### Underlag för funktionella stråk och arbetsmarknadsregioner

I de informations- och kunskapshöjande åtgärderna bör det även ingå aktiviteter kring framtagandet av trafikstrategier längs funktionella stråk samt utifrån arbetsmarknadsområden;

- Funktionella stråk; här finns start- och målpunkter längs stråken samt en markanvändning som motiverar ett sammanhållet förhållningssätt kring rörelse, dvs en trafikstrategi som inkluderar de kommuner som ligger längs sträckan och de infrastrukturförutsättningar som kan utvecklas mot fossilfrihet.
- Trafikstrategier utgående från arbetsmarknadsområden; detta grepp blir allt mer angeläget allteftersom arbetsmarknadsområdena växer och kommungränserna förlorar sin betydelse utifrån ett samhällsplaneringsperspektiv. Även som underlag för att söka stöd via stadsmiljöavtal kan det vara positivt att ta ett större grepp när tätortsytan omfattar flera kommuner, men även i andra fall när pendling över kommungräns är omfattande. Skall ett område/en region kunna utvecklas emot fossilfrihet, krävs ett samlat grepp kring trafik i området. Det inkluderar både person- och godstransporter

samt bredbandsförutsättningar samt servicenoder för möjligheten att arbeta på distans del av arbetstid. Idag finns en första "regional" trafikstrategi framtagna i Luleåområdet.

Det mest realistiska alternativet för genomförandet av ovanstående är att Trafikverket tar ett sammanhållande ansvar bestående av följande aktiviteter;

1. Koordinerandet av kunskapshöjande/strukturerande aktiviteter.
2. Inventering av aktuella stråk och geografiskt avgränsade arbetsmarknadsregioner i samråd med kommuner och regioner
3. Initiering av arbetsgrupper och kunskapsstöd till dessa på utvalda platser

### 3. Utveckling av nya åtgärder

Utöver de utpekade åtgärderna inom ramen för strategi för omställning till fossilfrihet (inklusive resfria möten) samt förslaget kring trafikstrategier och åtgärdsvalsstudier bör det också finnas ett utrymme för att informera om nya åtgärder som utvecklats. Det kan t.ex. handla om att ta fram vägledning för hur kommuner och regioner kan arbeta med nya trender såsom elektrifiering, automatisering, delningsekonomi och digitalisering inom ramen för klimatmålet.

#### Andra informations- och kunskapshöjande åtgärder som inte ingår i detta förslag

Inom godstransportområdet finns stort behov av informations- och kunskapshöjande åtgärder. Här avvaktar vi dock att föreslå något ytterligare med tanke på att Regeringen nyligen har lagt fram en godsstrategi och vi förutsätter att informations- och kunskapshöjande åtgärder som finns omnämnda i den tas omhand i annan ordning.

Trafikverket föreslår även i regeringsuppdrag om översyn av laddinfrastruktur längs större vägar att delar av de fem miljoner kronor per år som aviserats till Trafikverket år 2019 och 2020 skulle kunna användas för kunskapshöjande insatser om att äga och köra laddfordon.

#### Effekt av åtgärderna

- Ökade behov av tillgänglighet tas i större utsträckning i resfria alternativ samt i gång, cykel och kollektivtrafik.
- Ökade behov av godstransporter tas till större del i förbättrad logistik och bättre utnyttjande av möjligheterna till transporter på järnväg och sjöfart.
- Energieffektivisering av fordon och användning.
- Övergång till hållbara biodrivmedel och förnybar el (inklusive vätgas).

#### Budget

Total budget för de tre åtgärderna har beräknats till 6 mnkr per år under hela planperioden. Senast i samband med framtagande av förslag till ny plan 2022-2033 bör aktiviteterna utvärderas, vilket även skulle vara ett underlag för eventuella beslut om kompletterande/förändrade uppdrag.