



Datum
2022-10-193
Vår referens
Helena Denvall
Trafikplanerare
helena.denvall@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Miljödepartementet - Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, STK-2022-1166 SBN-2022-926

Sammanfattning

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan. Rapporten presenterar 23 förslag inom kategorierna trafikövergripande, vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten.

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden lämnar yttrande enligt förvaltningens förslag.

Beslutsunderlag

- Trafikanalys Rapport 2022:14 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning
- Remissmissiv
- G-Tjänsteskrivelse SBN 2022-10-27 Transportsektorns klimatomställning
- Förslag till yttrande SBN 2022-10-27 Transportsektorns klimatomställning

Beslutsplanering

Stadsbyggnadsnämnden 2022-10-27

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan. I uppdraget ingick inte att lämna förslag inom skatteområdet.

Följande presenteras förslagen, grupperade utifrån vilket trafikslag de främst är tänkta att minska växthusutsläppen från (trafikövergripande, vägtrafik, luftfart och sjöfart). Totalt innefattar rapporten 23 förslag. De förslag inom trafikövergripande och vägtrafik som anses vara intressanta för stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde beskrivs kortfattat nedan. I rapporten är

förslagen även rangordnade, främst utifrån betydelse för klimatomställningen.

Trafikövergripande förslag

Förslag: Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Förslaget innebär att regeringen föreslår riksdagen att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen ”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt.” De transportpolitiska målen har en överordnad roll och beskriver det tillstånd som ska eftersträvas. Principerna är underställda målen och ger vägledning om hur måluppfyllelse ska ske. Ett transporteffektivt samhälle ska skapas inom de transportpolitiska målens ramar.

Vägtrafiken

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

På regioners och kommuners initiativ bör staten tillsätta en förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Sådana paket ska omfatta åtgärder för att påverka transportmönster och optimera användningen av befintlig infrastruktur (steg 1- och steg 2-åtgärder) för bägge transportslag. Beträffande infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik kan också reinvesteringar (steg 3-åtgärder) och investeringar (steg 4-åtgärder) komma i fråga. Namngivna infrastrukturobjekt inom nationell plan bör inte kunna omfattas av dessa förhandlingar, däremot ska förhandlingarna förhålla sig till eventuella sådana projekt som beslutats i den gängse planeringen. Som en del i förhandlingsöverenskommelser bör staten, på lokala och regionala myndigheters initiativ, kunna överväga att bidra med finansiering via lokala trängselskatter. Det bör också övervägas om det i sammanhanget är lämpligt att ge aktuella kommuner möjligheter att ta ut för ändamålet utformade parkeringsavgifter.

Förslag: Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Den generella hastigheten inom tätbebyggt område sänks från dagens 50 km/h till 40 km/h främst i syfte att skapa attraktivare tätortsmiljöer med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Detta kommer i sin tur att medföra positiva climateffekter.

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

Förstärk förutsättningarna och förtydliga villkoren för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder i infrastrukturplaneringen och följ systematiskt upp effekterna av sådana insatser. Detta föreslås ske genom att bland annat förordningen om en nationell plan för transportinfrastruktur ändras för att klargöra att medel från planen också kan användas för steg 1- och steg 2-insatser som ger effektivare användning också av regional och kommunal infrastruktur.

Förslag: Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter

Stadsmiljöförordningens tillämpningsområde avseende hållbara godstransporter förtydligas och utformas så att det inte kan bli fråga om statsstöd i EU-rättslig mening. Stöd ska fortsatt kunna ges till kommuner och regioner och bland annat avse väg, gata eller spåranläggning som skapar förutsättningar för effektiv logistik och terminalverksamhet.

Förslag: Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Ett uppdrag ges till Arbetsgivarverket eller annan lämplig myndighet att göra en övergripande genomlysning av lagstiftningen för distansarbete och vid behov föreslå åtgärder för att undanröja hinder för detta. I uppdraget ska ingå att följa de initiativ som pågår inom utredningen av

arbetsskadeförsäkringen och att föreslå åtgärder för att underlätta för distansarbete. I översynen ska särskild hänsyn tas till effekter på jämställdheten, ekonomisk tillgänglighet för olika grupper i samhället samt förutsättningar och konkurrenskraft i olika delar av landet.

Förslag: Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda behov, möjligheter och konsekvenser av att införa ett system för *Tillträde till laddning* i Sverige. Tillträde till laddning innebär en förstärkt rätt för dem som idag inte har egen rådighet över att installera en laddplats, exempelvis boende i bostads- eller hyresrätter, att kunna installera laddinfrastruktur för hemmaladdning.

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

Dagens miljözon klass 3 delas upp i en för lastbilar och bussar och en för personbilar. En uppdelning underlättar för kommuner som vill införa miljözon klass 3 (då dagens miljözon klass 3 är svår att tillämpa i praktiken då elektrifieringen av olika fordonsegment befinner sig i olika faser, och ingen kommun har idag infört zonen). Införandet av miljözon klass 3 minskar framför allt luftkvalitets- och bullerproblem i svenska städer. Det bidrar även till minskade växthusgasutsläpp men storleken på dessa är svåra att kvantifiera, bland annat då det är svårt att veta i vilken utsträckning miljözon klass 3 skulle användas.

De förslag inom kategorierna trafiköverskridande och vägtrafik som inkluderas i rapporten men som inte presenterats ovan är följande:

- *Förslag: En bred utredning om reduktionsplikten och/eller utsläppshandelsystem*
- *Förslag: Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten samt förstärka Industrielivet*
- *Förslag: Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå*
- *Förslag: Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner*

Även förslag inom sjö- och luftfart presenteras men bedöms inte påverka stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde.

Trafikanalys bedömer att förslagen ger begränsade ytterligare klimatteffekter 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 utsläppshandelsystem som föreslås 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.

Trafikanalys skriver att 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 de 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.

Ansvariga

Johan Emanuelson Avdelningschef

Marcus Horning Stadsbyggnadsdirektör