



Datum
2022-10-17
Vår referens
Lotta Hansson
Strateg
Lotta.hansson1@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Miljödepartementet - Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning TN-2022-1991

Sammanfattning

I föreliggande ärende yttrar sig tekniska nämnden avseende Trafikanalys rapport om förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapporten har tagits fram på uppdrag av regeringen (2021) och ska användas som underlag vid framtagandet av den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Förslagen ska därmed bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt.

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan (2023-2026) gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag, att redovisa och sända ut på remiss senast 15 september 2022. Denna remiss är ett av dessa parallella uppdrag.

Tekniska nämnden ställer sig generellt positiv till rapportens innehåll och de föreslagna åtgärderna. Statliga och nationella styrmedel och regelverk är en förutsättning för kommuners möjlighet att tillämpa lokala regleringar och åtgärder som styr mot minskade växthusgasutsläpp från transporter.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta
att godkänna yttrandet med tillhörande synpunkter.

Beslutsunderlag

- Trafikanalys Rapport 2022:14 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning
- G-Tjänsteskrivelse TN 221027 Remiss från Miljödepartementet Trafikanalys 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning
- Förslag till yttrande TN 221027 Remiss från Miljödepartementet-Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2022-10-27

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet**Sammanfattning av rapporten**

Rapporten som nämnden yttrar sig om syftar till att identifiera möjliga styrmedel samt åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn. Rapporten innehåller analys och förslag för hur befintliga styrmedel kan utvecklas för att nå etappmål för 2030 samt nollutsläpp från transporter 2045. Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan (2023-2026) gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag, att redovisa och sända ut på remiss senast 15 september 2022. Denna rapport är ett av dessa parallella uppdrag.

Rapporten lyfter fram tre olika sätt att minska växthusgasutsläpp från trafiken:

- växla till hållbara förnybara bränslen och eldrift, dels genom
- minskad energianvändningen per fordonskilometer.
- ställa om till ett mer transporteffektivt samhälle där trafikarbetet (den totala omfattningen av trafiken) generellt minskar.

Trafikanalys fastställer att för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet behövs därför sammantaget styrmedel och åtgärder inom tre områden;

- ett transporteffektivt samhälle
- hållbara förnybara drivmedel
- energieffektiva fordon

Rapporten utgår från beslutad politik och befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022. I uppdraget ingick inte att lämna förslag inom skatteområdet.

Generella synpunkter

I grunden är utredning och förslag bra men rapportens ansats att ta ett helhetsgrepp över transportsektorn uppfylls inte fullt ut.

En längre tidshorisont för planering och genomförande än föreslagna år 2023–2026 hade underlättat långsiktiga, tydliga och stabila spelregler för alla de aktörer som är med och förverkligar klimatomställningen.

Det är bra att utredningen lyfter fram vikten av forskning och innovation, samt vikten av uppföljning. Det hade varit bra att även tänka in demonstration dvs. att visa på möjliga tillvägagångssätt som en viktig form av styrning i detta sammanhang, och ge mer konkreta förslag på hur forskning och finansieringsprogram skulle kunna koppla an till styrningen mot klimatomställning ur perspektivet ökad måluppfyllelse. Klimatomställningen på kommunal nivå

kan på så sätt bli ett tillfälle att minska klyftan mellan forskning och praktik, samt styra mot än mer handlingsorienterad forskning och därmed ökad klimat- och samhällsnytta.

Det är viktigt att bredda begreppet ”transporteffektivt” utifrån ett helhetligt samhällsplaneringsperspektiv. Effektiv markanvändning är en nyckelfaktor för en hållbar stad. Då räcker exempelvis inte en omfattande elektrifiering av vägtransporterna för att uppnå klimat- och hållbarhetsmål.

I rapportens resonemang om transporteffektivt samhälle saknas tankegångar kring yt-effektivitet i städer med växande befolkning. I detta sammanhang spelar delningsekonomin, och mer specifikt delningsfordon, en viktig roll för minskat behov av privat bilägande. För en utveckling mot ökad mängd delningsfordon i städer är samverkan mellan statliga och kommunala aktörer viktig. Utredningen saknar fokus på detta som precis som övrig styrning bygger på ett intresse från statens sida kring åtgärder som kan göra skillnad och möta utmaningarna med klimatomställningen.

Under kapitlet med målkonflikter och utmaningar nämns att den elektrifiering av vägtransporterna som eftersträvas på sikt kan leda till låga driftskostnader med följderna att trafiken på längre sikt ökar. Detta är en viktig aspekt som tydligare kan lyftas fram i rapporten samt bättre kan adresseras lösningar på. Malmö kan inte hantera en större ökning av fordon i staden, så även om fordonen blir mer energieffektiva kan inte fordonsflottan öka utan att förflytta transporter till mer ytsnåla färdmedel.

Informationen om parkeringsavgifter i avsnitt 11 *Betydelsen av generella styrmedel och skatter* kan upplevas som missvisande. Detta eftersom det kan vilseleda beslutsfattare till att tro att parkeringsavgift enligt nuvarande KAL fastslagits vara skatt och att det är orsaken till hindren i frågan om avgiftsdifferentiering. Tekniska nämnden avråder därför från att eventuella åtgärder eller författningsförslag (SALC Advokatbyrå, 2022f) genomförs, som påverkar eller ersätter KAL, utan att frågan och konsekvenserna av förslaget har utretts mer grundligt.

Ansvariga

Sarah Von Liewen Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör