



## Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Remiss från Trafikanalys  
Remisstid den 23 december 2022

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Den statliga myndigheten Trafikanalys har remitterat *Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning* bland annat till Stockholms stad för yttrande. Utredningen är svar på ett regeringsuppdrag om att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan.

Rapporten presenterar åtgärdsförslag inom de tre områdena hållbara förnybara drivmedel, transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Transportsystemets utsläpp av växthusgaser utgör viktig del i Stockholms stads klimatarbete. Staden välkomnar därför initiativet att tydliggöra och utveckla nya styrmedel som kan driva klimatomställningen inom transportsektorn.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB, som skickat vidare rapporten som underremiss till Stockholms Stads Parkerings AB, AB Stockholmshem och AB Svenska Bostäder.

*Stadsledningskontoret* ser att underlaget ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi och ser ett flertal positiva förslag på hur regionalt och lokalt klimatarbete kan stärkas.

Stadsledningskontoret hade önskat ett utvecklat resonemang kring hur åtgärderna förhåller sig till EU:s system och styrmedel. Kontoret ställer sig bakom förslaget att

tillsätta en utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem. Kontoret anser att begreppet transporteffektivitet behöver definieras tydligare.

Stadsledningskontoret välkomnar stöttning från en statlig förhandlingsperson, men anser att trängselskatter eller parkeringsavgifter är lokal finansiering för lokala åtgärder. Mer medel behöver komma från nationell eller regional plan för att medfinansiera framförhandlade lokala och regionala åtgärder.

Kontoret stödjer förslaget om sänkt bashastighet och välkomnar initiativet om lagändring för att kommuner ska kunna tillämpa styrande parkeringsavgifter. Kontoret stödjer förslaget om att ge Trafikverket ett bredare uppdrag, där det är avgörande att Trafikverket kan finansiera de två första stegen i fyrstegsprincipen.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att den nationella klimatpolitiken är konsekvent och att den ger långsiktiga spelregler. Det gäller exempelvis reduktionsplikten.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* välkomnar att utredningen lyfter att klimatmålen är starkt beroende av både transporteffektivitet, hållbart producerade förnybara bränslen och elektrifiering. Nämnden hade önskat fler förslag som kan genomföras på kort sikt för att minska utsläppen i närtid, såsom stöd till elektrifiering eller åtgärder för fritidsbåtar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiva till en förlängd klimatpremie för tunga lastbilar, en uppdelning av miljözon klass 3, att transporteffektivitet tas med som en utgångspunkt givet att det görs en tydlig definition, utökade möjligheter för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder, att göra stadsmiljöförordningen tillgänglig för hållbara godstransporter, att ökade möjligheter till distansarbete utreds, samt sänkt bashastighet inom tätbebyggt område förutsatt att även medel till att hastigheten kan hållas nere tillkommer.

Nämnden förordar att reduktionsplikten ska återgå till tidigare plan och att man kan introducera ytterligare biodrivmedel i enlighet med förslaget efter det. Nämnden hade också gärna sett att det fanns med konkreta förslag kring parkeringsavgifter som styrmedel. Tillträde till laddning skulle också kunna genomföras snabbare.

Nämnden är tveksam till en skrotningspremie för privatpersoner av effektivitetsskäl, samt till paket för effektivitet då stadsmiljöavtalen fungerar liknande.

*Trafiknämnden* ser att nationella styrmedel är avgörande för att stadens klimatmål ska kunna uppnås. Nämnden hade önskat att kopplingen mot EU och utsläppshandeln hade tydliggjorts. Reduktionsplikten skulle behöva utredas även kopplat till EU.

Nämnden är positiv till att transporteffektivitet införs och definieras tydligt, även kopplat till insatser inom samhällsbyggande. Trafiknämnden är positiv till en statlig förhandlingsperson, men menar att trängselskatter och parkeringsavgifter är lokal finansiering för lokala åtgärder. Ytterligare medel behövs för statlig medfinansiering.

Trafiknämnden är positivt inställd till sänkt bashastighet (i stil med pågående lokalt arbete), förändrad lagstiftning gällande parkering för att kunna bidra till transporteffektivitet och minskad miljöpåverkan, utökade möjligheter för statlig medfinansiering för steg 1- och steg 2-åtgärder, att utreda effekterna av ett ökat

distansarbete (gärna före övriga utredningar), utredning av stärkt rätt till laddinfrastruktur, förlängd klimatpremie för tunga lastbilar och uppdelning av miljözon klass 3. Trafiknämnden är tveksam till en skrotningspremie till privatpersoner, då klimatnyttan är svårbedömd.

*Stockholms Stadshus AB* anser att förslagen är positiva. Elektrifieringen av personbilar bör prioriteras då dessa bilar står för en stor del av de nationella koldioxidutsläppen.

*Stockholms Stads Parkerings AB* understryker att elektrifieringen av personbilar borde prioriteras då dessa idag står för huvuddelen av utsläppen av koldioxid från inrikestransporterna. En satsning av personbilstransporter innebär även stora lokala hälsovinster i storstäderna. Bolaget är positivt inställt till att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip, förslaget ”Paket för effektivitet” och att lastbalansering är en viktig komponent för elektrifieringen. Utbyggnaden av laddinstallationer bör därför ske av en part i en anläggning.

*AB Stockholmshem* välkomnar initiativ som leder till transportsektorns klimatomställning och ställer sig bakom handlingsplanens mål om ett transporteffektivt samhälle. Styrmedel som styr bort från fossila fordonstransporter är av stor betydelse för omställning i stadsplanering och byggprojekt. Bolaget ställer sig bakom att Sverige bör vara pådrivande vid internationella förhandlingar, särskilt vid regelutvecklingar gällande fordon.

*AB Svenska Bostäder* ställer sig bakom förslaget och har inget att erinra.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Trafikanalys har remitterat *Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning* till Stockholms stad inför kommande klimathandlingsplan. Sedan remissen skickades ut har regeringsmakten skiftat och de politiska prioriteringarna bytts. Jag ser med oro på hur regeringens förändrade politik kommer göra det svårare för Stockholm att nå våra högt uppsatta klimatmål. Reduktionsplikten bör finnas kvar och utvecklas, så att det blir lättare för Stockholm och Sverige att nå klimatmålen.

Rapporten presenterar åtgärdsförslag inom de tre områdena hållbara förnybara drivmedel, transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Transporter är den största källan till klimatutsläpp i Stockholm och utsläppen från trafiken ökar. Det är därför angeläget med långtgående krav för just trafiken. Stockholm kan göra mycket på egen hand, men skarpare krav och bättre förutsättningar behöver komma från den nationella och den europeiska nivån.

I stadens budget för år 2023 framgår att Stockholms stad ska gå före och visa vägen för en snabbare omställning till miljövänligare transporter och drivmedel genom kraftfulla positiva styrmedel samt underlätta för klimatsmarta transportlösningar. Det är viktigt för måluppfyllelsen att den nationella nivån ger förutsättningar för fossilfrihet genom att arbeta med utvecklade styrmedel och undanröjande av lagliga hinder, inte minst på transportområdet. Omställningen till ett utsläppsfritt

trafiksystem behöver gå snabbare. Det ska alltid vara mest attraktivt att välja ett klimatsmart och kapacitetsstarkt färdmedel.

De förslag som både miljö- och hälsoskydds nämnden och trafiknämnden ser som positiva insatser gäller förlängd klimatpremie för tunga lastbilar, uppdelning av miljözon 3 i en klass för lastbilar och bussar och en för personbilar, säkring av reduktionsplikten och främjad inhemsk biodrivmedelsproduktion av restprodukter, att transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt, utökad möjlighet för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder, ge hållbara godstransporter möjlighet till statsstöd i EU-rättslig mening, utredning kring distansarbete och hållbarhet, sänkt bashastighet i tätorter med stöd till implementering, möjlighet för kommuner att prissätta parkering för att bidra till ett transporteffektivt samhälle och underlättande för hemmaladdning.

Som synes är detta många förslag som skulle göra det lättare för Stockholm och andra städer att ställa om till ett mer transporteffektivt samhälle och minska transporternas klimatpåverkan. Stockholm har kommit en bra bit på väg, men det finns mycket kvar att göra och där spelar den nationella nivån stor roll.

Min förhoppning är att regeringen tar till sig av utredningens förslag och att ambitionen kring klimat- och transportpolitiken höjs, istället för den ambitionssänkning som regeringen nu visar.

Stockholm den 21 december 2022

Lars Strömgren

## Bilaga

Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, rapport 2022:14, dnr 2022/1011-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Transportsektorn står för en stor del av utsläppen av växthusgaser i Sverige och arbetet med transportsektorns klimatomställning måste vara prioriterat. Stockholms stad har antagit ambitiösa klimatmål. Dessa kräver investeringar i utbyggd infrastruktur, samarbete med näringslivet för en snabb elektrifiering av fordonsflottan, tydliga målsättningar och handlingsplaner för minskade utsläpp av växthusgaser och ett proaktivt samarbete med staten, regionen och andra kommuner.

Utredningen visar på flera viktiga åtgärder och det är beklagligt att en av de allra mest kraftfulla åtgärderna, reduktionsplikten, ska minskas drastiskt i förslaget till statsbudget för 2023. Borttagandet av bonusdelen av bonusmalus riskerar vidare att försena omställningen av fordonsflottan från fossildrivna fordon till elfordon. Utredningen hade inte i uppdrag att titta på skattefrågor, men rätt satta skatter och reseavdrag kan skapa mycket goda och rättvisa incitament på individnivå. Även i den frågan har det aviserats att revisionen till en modern struktur på reseavdragen kommer att skrotas till förmån för att behålla det ålderdomliga systemet, som ger incitament i helt motsatt riktning.

Handlingsplaner för klimatåtgärder på nationell nivå är mycket önskvärda och om de uteblir kommer det att kräva att Stockholms stad och andra kommuner gör ännu mer för att åstadkomma en klimatomställning av transportsektorn, samt sätter ännu högre mål. Stadens mål om en fossilbränslefri stad 2040 går i otakt med målet om en klimatpositiv stad 2030. Dessa två mål hänger ihop, vilket innebär staden snabbare måste fasa ut fossila bränslen och inte enbart lita på att koldioxidinlagring ska leda till en klimatpositiv stad 2030. Därför ser vi behovet att justera målet om en fossilbränslefri stad till 2035.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Transportsektorns omställning är en viktig nyckel i klimatarbetet. En successiv övergång till fossilfria bränslen är en förutsättning för att nå stadens mål om ett fossilfritt Stockholm, dock vill vi understryka att reduktionsplikten inte utgör det avgörande verktyget i detta arbete. Näringslivets och akademins viktiga bidrag i omställningen upphör inte i brist på politisk styrning och regleringar. Vi ser med stor optimism på den snabba teknikutvecklingen inom transportbranschen och att majoriteten av alla nyköp av bilar i Sverige nu utgörs av el- eller laddhybrider.

Vi är skeptiska till den skiss till lagförändring som Trafikanalys tagit fram avseende parkeringsavgifter. Att öppna upp för kommuner att nyttja parkeringsavgifter i direkt styrande syfte för att öka incitamenten att köpa en miljövänlig bil eller att resa kollektivt, är inte ändamålsenligt. Parkeringsavgiften är per definition en skatt och får inte differentieras baserat på exempelvis klimatpåverkan. Politiken ska skapa goda förutsättningar till hållbara val, inte straffbeskatta medborgare som inte har möjlighet att äga elbil eller resa kollektivt.

Vi välkomnar rapportens fokus på transporteffektivitet. Ska trängseln minska behöver staden planeras smartare med hänsyn till såväl pendling som fritidsresor och levande stadsmiljöer. När Stockholm växer behöver smidiga och hållbara transportlösningar tidigt beaktas och vårt befintliga trafiksystem optimeras för ökad framkomlighet. Vi delar dock inte miljöförvaltningens hänvisade definition av transporteffektivitet där minskad bil-, lastbils- och flygtrafik utgör ett självändamål, snarare bör målsättningen vara ett mer effektivt nyttjande av trafiksystemet. Det är utsläppen, inte fordon som ska bekämpas.

Avslutningsvis är vi även skeptiska till att införa en statlig transportpolitisk princip om transporteffektivitet eftersom rapporten innehåller förslag till direkt styrande åtgärder, vilket inskränker det kommunala självstyret. Förslagen i kapitel 5.2 bör därför utvecklas som råd snarare än stärkt statlig styrning.

## Ärendet

Den statliga myndigheten Trafikanalys har remitterat *Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning* bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Utredningen är svar på ett regeringsuppdrag om att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan. Trafikanalys har genomfört uppdraget med bistånd av Boverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen.

I uppdraget från regeringen ingick att Trafikanalys skulle analysera och föreslå hur befintliga och nya styrmedel samt kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå målen för inrikes transporter om minst 70 procents minskning år 2030 jämfört med 2010, och i princip nollutsläpp 2045. Uppdraget omfattar inte förslag inom skatteområdet.

Rapporten från Trafikanalys betonar att transporteffektivitet, hållbara förnya bränslen och effektiva fordon är nyckelområden för att Sverige ska kunna nå klimatmålen på transportområdet. Utöver ett antal trafikslagsövergripande förslag lyfts även förslag inom de olika åtgärdsområdena specifikt kopplade till vägtrafik, sjöfart och luftfart.

Trafikanalys betonar att förutsättningarna för arbetet med de svenska klimatmålen är beroende av utfallet från EU-kommissionens förslag inom lagstiftningspaketet *Fit for 55*. Rapporten konstaterar också att reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg för att fasa ut fossila bränslen. Eftersom vägtrafiken, enligt rapporten, står för 94 procent av inrikestransporternas växthusgasutsläpp är det också där styrmedel har högst påverkanspotential.

Rapporten föreslår att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen *Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt*. Vidare framförs det att det inom och mellan städer, jämfört med gles- och landsbygd, ofta finns bättre möjligheter för en överflyttning till andra transportalternativ än personbil och lastbil. Till följd av detta menar Trafikanalys att möjligheten för reduktion av klimatpåverkande utsläpp är större i tätort än på landsbygd.

Rapporten föreslår att staten, på regioners och kommuners initiativ, ska kunna tillsätta en förhandlingsperson som kan stötta framtagandet av lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Staten bör kunna överväga att bidra med finansiering via lokala trängselskatter samt ge aktuella kommuner möjlighet att ta ut, för ändamålet utformade, parkeringsavgifter.

Rapporten föreslår även sänkt bashastighet i tätorter, från 50 till 40 kilometer per timme för att åstadkomma minskad klimatpåverkan och ökad trafiksäkerhet som orsakats av trafiken.

Trafikanalys framför vidare att kommunerna behöver verktyg för att använda parkeringsavgifter i syfte att bidra till ett transporteffektivt samhälle. Dagens lagstiftning erbjuder inte den möjligheten. Rapporten presenterar därför en skiss till

möjlig författningsförändring, vilken bedöms lagtekniskt fullt hanterlig och skulle ge kommunerna ökade frihetsgrader att tillämpa styrande parkeringsavgifter. En författningsförändring bedöms också möjliggöra differentierade parkeringsavgifter med avseende på fordonets miljöegenskaper och därigenom kunna främja fortsatt elektrifiering av fordonsflottan.

Regeringen har i gällande klimatpolitiska handlingsplan angett avsikten att i större utsträckning prioritera steg 1 och steg 2-åtgärder, men dagens regelverk kring statlig medfinansiering av sådana åtgärder är otydligt. Trafikanalys föreslår därför att förtydliga villkoren och utöka möjligheterna för statlig medfinansiering för steg 1 och steg 2-åtgärder.

### Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 november 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ser positivt på att Transportstyrelsen fått i uppdrag att se över och ta fram förslag för transportsektorns klimatomställning.

Av kommunstyrelsens förslag till budget 2023 framgår att Stockholms stad ska gå före och visa vägen för en snabbare omställning till miljövänligare transporter och drivmedel genom kraftfulla positiva styrmedel samt underlätta för klimatsmarta transportlösningar. Enligt stadens Klimathandlingsplan 2020 – 2023 är det viktigt för målluppfyllelsen att den nationella nivån ger förutsättningar för fossilfrihet genom att arbeta med utvecklade styrmedel och undanröjande av lagliga hinder, inte minst på transportområdet.

Transportsystemet står för en stor del av utsläppen av växthusgaser och utgör därmed en viktig del i Stockholms stads klimatarbete. Stadsledningskontoret välkomnar därför initiativet att tydliggöra och utveckla nya styrmedel som kan driva klimatomställningen inom transportsektorn. Stadsledningskontoret konstaterar att det remitterade underlaget ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi och ger ett flertal förslag på hur regionalt och lokalt klimatarbete kan stärkas.

Stadsledningskontoret ser positivt på huvuddelen av förslagen.

Mot bakgrund av att Sveriges arbete med klimatmålen är beroende av EU-kommissionens olika förslag på området så önskar stadsledningskontoret ett utvecklat resonemang och tydliggörande

kring hur de i rapporten föreslagna åtgärderna förhåller sig till EU:s olika system och styrmedel. Vidare så ställer sig stadsledningskontoret bakom utredningens förslag att



tillsätta en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem samt att i samband med denna tydliggöra hur nationella styrmedel relaterar till EU:s styrmedel på klimatområdet.

Stadsledningskontoret anser liksom Transportanalys att det är viktigt att sträva mot ett transporteffektivt samhälle, men anser att begreppet transporteffektivitet behöver definieras och kompletteras med mätbara parametrar. Stadsledningskontoret delar utredningens slutsatser att transportpolitiska åtgärder inte är ensamt tillräckliga för att åstadkomma en klimatomställning i transportsektorn, utan behöver kombineras med insatser inom bland annat samhälls- och bebyggelseplanering.

Stadsledningskontoret välkomnar förbättrade möjligheter för statlig samverkan i trafikpaketet framtagna på lokal och regional nivå genom stöttning från en statlig förhandlingsperson. Stadsledningskontoret anser däremot inte att trängselskatter eller parkeringsavgifter är att betrakta som statlig medfinansiering, utan som lokal finansiering för lokala åtgärder. För att få önskvärd effekt måste staten skjuta till medel från nationell eller regional plan för att medfinansiera de framförhandlade lokala och regionala åtgärderna.

Stadsledningskontoret stödjer utredningens förslag om sänkt bashastighet i tätorter från 50 till 40 kilometer per timme. Arbetet med översyn av hastigheter pågår redan inom Stockholms stad. Utöver positiva klimateffekter medför sänkta hastigheter ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

Stadsledningskontoret välkomnar initiativet om lagändring i syfte att ge kommunerna ge kommunerna ökade frihetsgrader för att tillämpa styrande parkeringsavgifter. Med ökade befogenheter att reglera och differentiera prissättningen av parkeringsplatser kan staden ges ett kraftfullt verktyg för att uppfylla stadens klimatmål.

Stadsledningskontoret stödjer också utredningens förslag om att Trafikverket får ett bredare uppdrag genom åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller ge effektivare användning av befintlig infrastruktur. Stadsledningskontoret vill lyfta fram att en avgörande del i förslaget är att Trafikverket föreslås få möjlighet att finansiera de två första stegen i fyrstegsprincipen.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att den nationella klimatpolitiken är konsekvent och att den ger långsiktiga spelregler som kommuner och näringsliv kan förhålla sig till. Att ändra fattade beslut kan ha tydligt negativ inverkan på kommuners uppfyllelse av klimatmålen och på företagen marknadsförutsättningar. Exempelvis kan en sänkning av reduktionsplikten till EUs miniminivå som aviserats av regeringen tydligt försvåra för Stockholms stads uppfyllelse av uppsatta klimatmål.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2022 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att överlämna tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 21 oktober 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen svarar utifrån förslagets påverkan på stadens möjlighet att nå målen om en fossilfri organisation 2030 och klimatpositiv stad till 2040.

### **Övergripande synpunkter**

Utredningen betonar att klimatmålen är starkt beroende av både transporteffektivitet, hållbart producerade förnybara bränslen och elektrifiering. Miljöförvaltningen välkomnar detta ställningstagande och betonar särskilt att förändringarna i reduktionsplikten behöver beaktas. I juni 2022 har riksdagen fattat beslut om en frysning av reduktionsplikten för 2023 på 2022 års nivå. För Stockholms stad får detta konsekvensen att en minskning av klimatutsläppen från just reduktionsplikten, uteblir 2023. För Stockholms stad är denna uteblivna minskning 40 000 ton. Dessa 40 000 ton behöver då minska inom ett annat område i stadens klimatbudget fram till och med 2023. Miljöförvaltningen vill uppmärksamma regeringen på konsekvenserna av att frysa och försvaga reduktionsplikten, både för kommunernas klimatmål och för Sveriges mål. Om ett område tillåts öka sina utsläpp, måste åtgärder sättas in för att minska utsläppen i ett annat område.

Utifrån detta blir det därför extra viktigt att ha transporteffektivt samhälle som en utgångspunkt i transportpolitiken. Ett antal myndigheter har yttrat sig över utredningen, bland annat Energimyndigheten. Energimyndigheten menar att rangordningen av förslagen i utredningen saknar tidsperspektiv. Detta gör det svårt att bedöma vad som är viktigt att göra eller sättas igång i närtid och vad som kan göras längre fram. Även Naturvårdsverket menar att flera av förslagen är utredningar eller bedöms ha en indirekt effekt på klimatutsläppen, såsom ”Paket för effektivitet” som är en samarbetsform likt de stadsmiljöavtal som redan finns. Utredningen hade behövt fler förslag som kan genomföras på kort sikt och minska klimatutsläppen i närtid.

Miljöförvaltningen håller med Energimyndigheten och Naturvårdsverket i dessa synpunkter, då det kan finnas åtgärder att vidta på kort sikt till låg kostnad idag såsom konvertering av bilar till förnybar drift. Det kostar exempelvis ca 10 000 kr att möjliggöra en halvering av klimatpåverkan från en bil genom konvertering till etanoldrift (givet att den tankas med E85). Miljöförvaltningen bedömer även att det är olyckligt att inte rapporten övervägt ytterligare förslag till åtgärder för samfälligheter än vad som lyfts i Elektrifieringsstrategin. Vad miljöförvaltningen vet är den enda föreslagna åtgärden hittills att samfälligheter ska kunna få bidrag från Klimatklivet för kostnader relaterat till ändrat anläggningsbeslut. Det är förvisso bra,

men då handläggningstiderna kan vara över ett år långa innan ens arbetet påbörjas så är det inte tillräckligt. Miljöförvaltningen skulle gärna se en utredning om det går att likställa parkering med laddplats, och om det skulle kunna få effekten att en samfällighet som enligt sitt anläggningsbeslut ska tillhandahålla parkeringsplatser därmed även kan tillhandahålla laddplatser utan tidskrävande och kostsam omprövning av anläggningsbeslutet.

Miljöförvaltningen saknar åtgärdsförslag för att minska utsläppen från fritidsbåtar, som enligt rapporten står för cirka 25 procent av utsläppen från inrikes sjöfart. Det kan till exempel nämnas att det enligt Transportstyrelsen finns cirka 170 000 gamla tvåtaktsutombordare med förgasare, vilka släpper ut 20-30 procent av bränslet oförbränt rätt ut i havet. En stor miljövinst skulle därför vara att byta ut dessa tvåtaktare mot nya motorer, men dessa är dyra. För att underlätta utbytet bör därför en skrotnings- eller utbytespremie övervägas.

### **Synpunkter på specifika förslag som rör vägtrafiken och ett transporteffektivt samhälle**

#### **Förläng klimatpremien för tunga lastbilar**

Miljöförvaltningens erfarenhet är att åkerinäringen består av många små företag för vilka investering i elektrifierade fordon kan vara en stor ekonomisk utmaning. En förlängd klimatpremie och utökade stödnivåer kan underlätta omställningen i branschen och miljöförvaltningen tillstyrker därför förslaget.

#### **Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar**

Förslaget innebär att dagens miljözon klass 3 ska delas upp i två delar, en för lastbilar samt bussar och en för personbilar. Detta för att elektrifieringstakten är olika hög inom olika fordonsslag. En sådan uppdelning skulle därför kunna underlätta för kommuner som vill införa miljözon klass 3 för något av fordonsslagen.

Miljöförvaltningen är positiva till förslaget.

#### **Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner**

Trafikanalys föreslår att Sverige inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil och som inte har råd att köpa en ny. Utöver klimatnytta framhålls även högre trafiksäkerhet och bättre luftkvalitet som positiva bieffekter av förslaget. Utredningen bedömer dock att förslagets klimatnytta är begränsad och statens kostnader är betydande.

Miljöförvaltningen delar utredningens bedömning att en förnygrad fordonspark ger fler positiva sidoeffekter än minskad klimatpåverkan, bland annat högre trafiksäkerhet och förbättrad luftkvalitet.

Förslaget är förknippat med stora osäkerheter och betydande kostnader för staten. Miljöförvaltningen noterar att en skrotningspremie utan motprestation innebär att en summa ges till den bilägare som äger en bil med oönskat hög klimatbelastning.

Förvaltningen förordar därför att en skrotningspremie ska finansieras av bilkollektivet.

Förvaltningen är av dessa två skäl tveksam till förslaget och förordar att motsvarande medel istället satsas på åtgärder med högre träffsäkerhet avseende klimatnytta.

### **Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten och förstärka Industriklivet**

Trafikanalys föreslår en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten som främst består av lignocellulosa från i huvudsak restprodukter från skogsbruket. Det skulle innebära att den som säljer drivmedel blir skyldig att blanda in en viss mängd drivmedel från utpekade råvaror som restprodukter från jord- och skogsbruk. Kvoten föreslås vara lika för både bensen och diesel, och öka från 0,7 procent 2024 till 15,9 procent 2030. Trafikanalys föreslås även att industriklivet förstärks årligen under perioden 2024-2026 för att främja introduktionen av avancerade biodrivmedel.

Miljöförvaltningen konstaterar att reduktionspliktens utveckling är mycket osäker. Att reduktionsplikten återgår till tidigare plan är högt prioriterat för Stockholms klimatmål och därutöver är det lämpligt att introducera avancerade biodrivmedel i enlighet med förslaget.

### **Transporteffektivt samhälle som transportpolitisk princip**

Förslaget innebär att ett transporteffektivt samhälle införs som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen

*”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt”.*

Miljöförvaltningen ser positivt på transporteffektivitet som utgångspunkt givet att det får en tydlig definition. Förvaltningen hänvisar till definitionen som används i *Rätt för klimatet (SOU 2022: 21)*:

”Med ett transporteffektivt samhälle avses ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar”

Denna definition togs fram av Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen inom ramen för Energimyndighetens tidigare samordningsuppdrag för en fossilfri fordonsflotta (det så kallade SOFT-uppdraget, samordning av omställningen av transportsektorn, som ägde rum 2016-2019 och mynnade ut i en strategisk handlingsplan).

### **Paket för effektivitet – förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle**

Förslaget innebär att staten på regioners och kommuners initiativ bör tillsätta en förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett

transporteffektivt samhälle. Sådana trafikpaket ska omfatta bland annat optimering användandet av befintlig infrastruktur (steg 1- och steg 2-åtgärder) och både reinvesteringar (steg 3-åtgärder) samt investeringar (steg 4-åtgärder) samt för gång, cykel och kollektivtrafik.

Miljöförvaltningen anser att det är oklart vilken roll detta förslag fyller jämfört med det snarlika upplägg som redan finns i och med stadsmiljöavtalen. Därmed kan inte miljöförvaltningen ta ställning till förslaget utan förordar de förslag till utveckling av stadsmiljöavtalen som utredningen har.

### **Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder**

Syftet med detta förslag är att förstärka förutsättningarna och förtydliga villkoren för statliga medfinansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder i infrastrukturplaneringen. Detta föreslås genomföras genom förändringar av ett antal förordningar, men innebär ingen förändring i processer eller ändrade kvalitetskrav på beslutsunderlag. Ett utkast till författningsförändringarna presenteras i ett separat promemoria.

Miljöförvaltningen är positiv till förslaget.

### **Gör stadsmiljöförordningen tillgänglig för hållbara godstransporter**

Rapporten ger förslaget att stadsmiljöförordningens tillämpningsområde avseende hållbara godstransporter ska förtydligas och utformas så att det kan bli en fråga om statsstöd i EU-rättslig mening. Det ska fortsättningsvis kunna ges stöd till kommuner samt regioner och ska bland annat avse väg, gata eller spåranläggning för att skapa effektiv logistik och terminalverksamhet. Det föreslås även vidgas så åtgärder även kan ges stöd om de vidtas utanför städer (exempelvis vid terminaler) förutsatt att bedöms främja hållbara stadsmiljöer.

Miljöförvaltningen är positiv till förslaget.

### **Genomför en regelöversyn för att underlätta och röja hinder för distansarbete**

Då coronapandemin bidraget till en kraftig ökning av distansarbete så har det uppstått oklarheter och missförstånd kring reglerna och förutsättningarna för detta.

Skatteverket har redan förtydligat begreppet arbetsställe och klargjort att en anställd som har tillgång till en arbetsplats i arbetsgivarens lokaler har sitt tjänsteställe där. Detta gäller även om den anställda har möjlighet att arbeta på andra platser mer än 50 procent av arbetstiden. Ändå finns det många andra oklarheter, till exempel angående försäkringar. Därför föreslås att Arbetsgivarverket eller annan lämplig myndighet ska göra en övergripande genomlysning av lagstiftningen för distansarbete och vid behov föreslå åtgärder för att undanröja dessa hinder.

Miljöförvaltningen ser positivt på att ökade möjligheter till distansarbete utreds.

### **Sänkt bashastighet i tätorter**

Förslaget innebär att den generella hastigheten inom tätbebyggt område sänks från 50 km/h till 40 km/h för att på så sätt skapa attraktivare tätortsmiljöer, exempelvis

med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Förslaget har tidigare framförts av Trafikanalys rapport ”Sänkt bashastighet i tätort rapport 2017:16”.

Miljöförvaltningen ser överlag nytta med detta förslag då det kan bidra till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter såsom gångoch cykeltrafikanter.

Miljöförvaltningen bedömer att denna åtgärd bygger på att de nya reglerna följs, och hänvisar till NTF:s återkommande mätningar av hur bilburna trafikanter håller hastigheten. Resultaten visar att benägenheten att hålla hastigheten är lägre ju lägre hastigheten är; varannan bilist håller hastigheten när gränsen är 40 km/h. Vid gränsen 50 km/h är det två tredjedelar som håller hastigheten.<sup>5</sup> Mot bakgrund av detta framhåller miljöförvaltningen att denna åtgärd behöver inkludera en satsning på regelefterlevnad.

Förvaltningen noterar dock att utredningens kostnadsberäkning för denna åtgärd enbart inkluderar kostnader för omskytning och anpassning gatumiljön på kommunal nivå, och vill därför påpeka att även kostnader för extra kontroll av regelefterlevnad behöver finnas med, samt resurser till polisen för ändamålet behöver allokeras.

### **Ge kommuner möjlighet att prissätta parkering på ett sätt som bidrar till ett transporteffektivt samhälle**

Trafikanalys har inom ramen för uppdraget utrett möjligheterna att prissätta parkering på ett sätt som bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det konstaterades dock i utredningen att kommunala parkeringsavgifter definitionsmässigt är en skatt och därmed faller utanför uppdraget. Analysen redovisas dock i rapporten, och avslutas med att styrmedlet har potential att ge stora klimateffekter, samtidigt som det är önskvärt att säkerhetsställa att oönskade effekter såsom utlokalisering undviks.

Miljöförvaltningen tycker det är beklagligt att rapporten inte ger något konkret förslag, men delar uppfattningen att parkeringsavgifter kan vara ett viktigt styrmedel för att främja transportval med cykel, gång och kollektiva färdmedel.

### **Underlätta hemmaladdning – utred tillträde till laddning**

Rapporten föreslår att lämplig myndighet ska utreda behov, möjligheter och konsekvenser av att införa ett system för ”tillträde till laddning (right to charge)”. Om det införs skulle det innebära en förstärkt rätt för den som idag inte har rådighet över att installera en laddplats, exempelvis boende i bostads- eller hyresrätter, att kunna installera laddinfrastruktur för hemmaladdning. Detta finns redan i ett antal länder, och kan eventuellt även anses inkluderas i EUpaketet för 55, vilket skulle kunna innebära att Sverige blir skyldiga att införa något liknande i lagstiftningen.

Miljöförvaltningen delar uppfattningen att detta behöver utredas. Miljöförvaltningen vill dock poängtera att åtgärden lyftes redan i Energimyndighetens rapport *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform*, vilken släpptes i november 2021. Miljöförvaltningen uppmanar regeringen att skyndsamt hantera och göra verklighet av förslaget i den utredningen.

Detta för att undvika ett scenario där de som tillhandahåller parkeringsplatser (hyresvärdar, bostadsrättsföreningar osv) avvaktar att investera i laddinfrastruktur.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 november 2022 följande.

Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från Trafikanalys avseende förslag som leder till transportsektorns klimatomställning.

*Särskilt uttalande* av Johan Fälldin (C), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 oktober 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Transportsystemet står för en stor del av utsläppen av växthusgaser och utgör därmed en viktig del i Stockholms stads klimatarbete. Nationella styrmedel är avgörande för att stadens klimatmål om fossilfri organisation 2030 och klimatpositiv stad till 2040 ska kunna nås. Trafikkontoret välkomnar därför initiativet att tydliggöra och utveckla nya styrmedel som kan driva klimatomställningen inom transportsektorn.

## **Övergripande synpunkter**

### **Utsläppshandel och reduktionsplikt**

Utredningen betonar att förutsättningarna för arbetet med de svenska klimatmålen är beroende av utfallet från EUkommissionens förslag inom lagstiftningspaketet Fit for 55. Inom detta paket föreslår kommissionen bland annat en skärpning av det befintliga utsläppshandelssystemet (ETS1) samt att ett nytt utsläppshandelssystem för vägtrafik och byggnader (ETS2) införs. Utgivningen av utsläppsrätter i systemet föreslås successivt minska i en takt som innebär att utgivningen helt upphör cirka 2043. Trafikkontoret konstaterar att detta skulle betyda stopp för fossila drivmedel utan behov av ytterligare styrmedel. Mot bakgrund av detta önskar kontoret ett utvecklat resonemang och tydliggörande kring hur de i rapporten föreslagna åtgärderna inom hållbara förnybara drivmedel förhåller sig till EU:s system för utsläppshandel.

Trafikanalys utredning konstaterar också att reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg för att fasa ut fossila bränslen. I juni 2022 fattade dock riksdagen beslut om att pausa höjningen av reduktionsplikten för bensin och diesel under 2023. Konsekvensen av detta är en utebliven minskning av klimatutsläppen, vilket för Stockholms stads del motsvarar 40 000 ton koldioxid.

Trafikkontoret ställer sig bakom utredningens förslag att tillsätta en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem samt att i samband med denna tydliggöra hur nationella styrmedel relaterar till EU:s styrmedel på klimatområdet.

### **Ett transporteffektivt samhälle**

Utredningen föreslår att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen ”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt”.

Strävan efter ett mer transporteffektivt samhälle är i linje med ambitionerna i Stockholms stads framkomlighetsstrategi och därmed något som trafikkontoret också verkar för. I framkomlighetsstrategin framhålls att staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av transporter, möjliggör fler resor med gång och cykel samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Transport- och bebyggelseplaneringen bör främja energi- och resurseffektiva alternativ av flera skäl, inte minst av klimatskäl.

Kontoret bedömer att ett eventuellt införande av en ny transportpolitisk princip bör föregås av en process som tar ett samlat grepp kring mål och principer kopplade till transportpolitiken. I samband med det bör även begreppet transporteffektivitet definieras tydligare och kompletteras med mätbara parametrar.

Utredningen framhåller att det inom och mellan städer ofta finns bättre möjligheter för en överflyttning till andra alternativ än personbil och lastbil jämfört med i delar av gles- och landsbygden. Till följd av detta menar Trafikanalys att möjligheten för reduktion av klimatpåverkande utsläpp är större i tätort än på landsbygd.

I Stockholm är bilresandet per person cirka 15 procent lägre än i övriga landet, mycket beroende på väl utbyggd kollektivtrafik samt att staden genomfört långsiktiga åtgärder för att minska biltrafiken. Att åstadkomma stora ytterligare minskningar av bilresandet per person i Stockholm kommer således kräva en kombination av mycket stora satsningar på kollektivtrafiken och ytterligare insatser för att minska biltrafiken. Dessa åtgärder förutsätter stor handlingskraft från staden, regionen och staten.

I sammanhanget kan påpekas att bilanvändningen skiljer sig starkt åt i olika delar av Stockholmsregionen, i perifera områden är bilresandet betydligt högre än i de centrala delarna. Det annorlunda resmönstret kan delvis härledas till bebyggelsestrukturen, som enligt många studier påverkar bland annat reslängd och färdmedelsval. Bebyggelseplaneringen har alltså stor påverkan på möjligheten att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle. Trafikkontoret delar därför utredningens slutsatser att transportpolitiska åtgärder inte är ensamt tillräckliga för att åstadkomma en klimatomställning i transportsektorn, utan behöver kombineras med insatser inom bland annat samhälls- och bebyggelseplanering.

Trafikanalys konstaterar att det kan finnas målkonflikter när det gäller satsningen på elektrifiering av vägtransporterna, då det på sikt kan leda till låga driftskostnader vilket kan medföra att trafiken ökar. Utredningen menar att detta kanske inte är önskvärt i större städer, men att det på landsbygden är mer odelat positivt. Trafikkontoret vill påpeka att även elektrifierad vägtrafik medför negativa effekter i jämförelse med mer hållbara trafikslag, bland annat avseende trafiksäkerhet och hälsa.

### **Synpunkter på förslag som rör vägtrafik**



## **Paket för effektivitet – förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle**

Utredningen föreslår att staten, på regioners och kommuners initiativ, ska kunna tillsätta en förhandlingsperson som kan stötta framtagandet av lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Staten bör kunna överväga att bidra med finansiering via lokala trängselskatter samt om det är lämpligt ge aktuella kommuner möjlighet att ta ut för ändamålet utformade parkeringsavgifter.

Trafikkontoret välkomnar förbättrade möjligheter för samverkan i åtgärdsplaneringen på lokal och regional nivå genom stöttning från en statlig förhandlingsperson. Kontoret anser dock att varken trängselskatter eller parkeringsavgifter är att betrakta som statlig medfinansiering, utan som lokal finansiering för lokala åtgärder. För att få önskvärd effekt måste staten också kunna skjuta till medel för att finansiera de framförhandlade åtgärderna. Som utredningen också konstaterar kan lagändringar krävas för att möjliggöra finansiering av lokala eller regionala åtgärds paket genom trängselskatten.

### **Sänkt bashastighet i tätorter**

Trafikkontoret stödjer utredningens förslag om sänkt bashastighet i tätorter, från 50 till 40 kilometer per timme. Utöver positiva climateffekter medför sänkta hastigheter även ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Med ökad trygghet kan resenärernas färdmedelsval påverkas och fler välja hållbara trafikslag. Detta innebär att de samlade climateffekterna av sänkta hastigheter kan bli större än de direkta effekterna kopplade till sänkt drivmedelsförbrukning. Utöver miljö- och trafiksäkerhetsvinster kan sänkta hastigheter också bidra till ökad folkhälsa genom att luftföroreningar och buller minskar samt att resenärer i större utsträckning väljer hälsofrämjande färdmedel som gång och cykel.

Utredningen konstaterar att kostnader kan uppstå för kommunerna för omskyltning och anpassning gatumiljön på kommunal nivå som en följd av sänkt bashastighet. I Stockholms stad genomför trafikkontoret sedan 2016 en omfattande hastighetsöversyn där flera av stadens gator och vägar skyltas om och anpassas till de nya hastighetsgränserna 30, 40 och 60 kilometer per timme. Många huvudgator sänks i samband med detta från tidigare 50 till 40 kilometer per timme. Kontorets bedömning är därför att en sänkt bashastighet endast skulle medföra begränsad påverkan på trafiknämndens budget.

### **Överväg att ge kommuner möjlighet att prissätta parkering på ett sätt som bidrar till ett transporteffektivt samhälle**

Kommunala parkeringsavgifter är definitionsmässigt en skatt och eftersom frågan därmed ligger utanför Trafikanalys uppdrag lägger utredningen inget skarpt förslag på området. Dock redovisas i rapporten slutsatserna från den analys som Trafikanalys låtit göra inom ramen för uppdraget.

Utredningen konstaterar att kommunerna har förutsättningar att avgöra hur den lokala parkeringspolitiken bör utformas och att de behöver verktyg för att bättre kunna göra det i syfte att bidra till ett transporteffektivt samhälle. Dagens lagstiftning erbjuder inte den möjligheten. Utredningen har därför tagit fram en skiss till möjlig författningsförändring, vilken bedöms lagtekniskt fullt hanterlig och skulle ge kommunerna ökade frihetsgrader att tillämpa styrande parkeringsavgifter. En författningsförändring bedöms också möjliggöra differentierade parkeringsavgifter med avseende på fordonets miljöegenskaper och därigenom kunna främja fortsatt elektrifiering av fordonsflottan. Trafikkontoret välkomnar initiativet och stöttar ett fortsatt arbete i frågan genom en förändrad lagstiftning. Med ökade befogenheter att reglera och differentiera prissättningen av parkeringsplatser kan kontoret ges ett kraftfullt verktyg i implementeringen av framkomlighetsstrategin och strävan efter att uppfylla stadens klimatmål.

### **Utökade möjligheter för statlig medfinansiering av steg 1 och steg 2-åtgärder**

Enligt Trafikverkets fyrstegsprincip ska kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2) prioriteras framför mer omfattande ombyggnationer. Regeringen har i gällande klimatpolitiska handlingsplan angett avsikten att i större utsträckning prioritera steg 1 och steg 2-åtgärder, men dagens regelverk kring statlig medfinansiering av sådana åtgärder är otydligt. Trafikkontoret ser positivt på förslaget att förtydliga villkoren och utöka möjligheterna för statlig medfinansiering för steg 1 och steg 2-åtgärder.

### **Regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete**

Med ökat distansarbete minskar antalet arbetsresor, vilket innebär att de toppar i trafikbelastning som ofta infaller under morgonen och eftermiddagen planas ut. Då infrastruktur och kollektivtrafiktrafikutbud behöver dimensioneras efter dygnets hårdast belastade tider kan minskad trafikefterfrågan under högtrafik därmed göra stor skillnad på det samlade investeringsbehovet. Utöver att lägre utsläpp uppnås genom minskat trafikarbete kan positiva effekter därmed även uppnås genom minskat åtgärdsbehov på vägar och gator.

De indirekta effekterna på människors resvanor av ökat distansarbete är dock fortfarande osäkra. Om möjligheten att arbeta hemifrån leder till att fler bosätter sig längre bort från arbetsplatsen kan ett underlättande av distansarbete snarare ha negativa effekter på möjligheten att uppnå ett transporteffektivt samhälle. Såväl bilägande som bilanvändning är högre i perifera än i centrala områden, delvis för att människor är i större behov av bil för sina fritidsresor. Med ökad efterfrågan på bostäder i perifera lägen finns också en risk att möjligheten till distansarbete driver en utglesning som totalt sett leder till ökat bilresande. Trafikkontoret ställer sig därför bakom förslaget att en fördjupad utredning kring effekterna av ökat distansarbete ingår i den föreslagna översynen och menar att en sådan utredning helst bör föregå övriga utredningssteg.

### **Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning**

Trafikkontoret ser positivt på förslaget att låta utreda behov, möjligheter och konsekvenser av att införa ett system som stärker rätten att installera laddinfrastruktur för hemmaladdning.

### **Förläng klimatpremien för tunga lastbilar**

Förslaget innebär att stödet till den som köper en eldriven arbetsmaskin eller en miljölastbil förlängs till 2026 samt att en utredning kring möjlig ökning av stödnivå tillsätts. Trafikkontorets erfarenhet är att åkerinäringen består av många små företag för vilka investeringar i elektrifierade fordon kan vara en stor ekonomisk utmaning. En förlängd klimatpremie och utökade stödnivåer kan underlätta omställningen i branschen och trafikkontoret ser därför positivt på förslaget.

### **Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar**

Den föreslagna uppdelningen av miljözon 3 i två kategorier ökar möjligheterna till lokalt anpassade miljözoner. Trafikkontoret anser att denna möjlighet kan vara värdefull då förutsättningarna för anpassa fordonsparken kan variera mellan de olika trafikslagen. Kontoret ställer sig därför positivt till förslaget.

### **Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner**

Trafikanalys föreslår att Sverige inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil och som inte har råd att köpa en ny. Utöver klimatnytta framhålls även högre trafiksäkerhet och bättre luftkvalitet som positiva bieffekter av förslaget. Utredningen bedömer dock att förslagets klimatnytta är begränsad och statens kostnader är betydande.

Trafikkontoret delar utredningens bedömning att en förnygrad fordonspark ger upphov till fler positiva sidoeffekter än minskad klimatpåverkan, bland annat högre trafiksäkerhet och förbättrad luftkvalitet. Förslaget är, enligt utredningen, förknippat med stora osäkerheter och betydande kostnader för staten. Trafikkontoret anser att det är svårbedömt om förslaget sammantaget ger nyttor som är större än kostnaderna. Detta särskilt som det är oklart om Trafikanalys effektbedömning inkluderar utsläpp och andra negativa effekter kopplade till tidigare lagd produktion av en fabriksny bil, vilket blir konsekvensen av ett införande av skrotningspremie. Sammantaget tolkar trafikkontoret utredningen som att det kan vara bättre att, istället för införandet av en skrotningspremie, satsa motsvarande statliga medel på åtgärder med högre träffsäkerhet avseende klimatnytta.

### **Stockholm Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus** yttrande daterat den 21 oktober 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen anser att förslagen är positiva och delar dotterbolagens bedömningar. Elektrifieringen av personbilar bör prioriteras då dessa bilar står för en stor del av de nationella koldioxidutsläppen

### **Stockholms Stads Parkerings AB**

**Stockholms Stads Parkerings AB:s** yttrande daterat den 24 oktober 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att personbilstrafiken har fått en hög prioritering bland förslagen. Stockholm Parkering vill också understryka att elektrifieringen av personbilar borde prioriteras då dessa idag står för huvuddelen av utsläppen av koldioxid från inrikestransporterna. En satsning av personbilstransporter innebär även stora lokala hälsovinster i storstäderna.

### **Trafikslagsövergripande förslag**

Förslag inom ett transporteffektivt samhälle: Stockholm Parkering är positiv till att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip.

### **Förslag som rör vägtrafiken**

Förslag inom ett transporteffektivt samhälle: Bolaget ställer sig bakom förslaget om ”Paket för effektivitet”, vilket innebär förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för ett transporteffektivt samhälle.

### **Förslag som rör vägtrafiken**

Förslag inom energieffektiva vägfordon; Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning.

För att kunna säkra tillgången till el-kapacitet och för att kunna styra effektuttaget från en anläggning övertid, på en mer strategisk nivå, anser Stockholm Parkering att det krävs att lastbalansering installeras. Av denna anledning bör inte enskilda laddinstallationer, av enskilda hyreskunder, förespråkas. Utbyggnaden bör ske av en part för hela behovet i en anläggning.

I dagsläget bidrar bolaget i det praktiska arbetet med att underlätta hemmaladdning inom ramarna för samarbetet med bostadsbolagen i Stockholms stad. Stockholm Parkering ser laddning av elbilar som en viktig pusselbit i stadens framtida utbud av mobilitetstjänster för att tillgodose behovet av att förflytta varor och människor.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

### **Namn på remissinstans Namn på remissinstans Klistra in eller skriv text – 12 punkter AB Stockholmshem**

**AB Stockholmshems** yttrande daterat den 2 november 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget välkomnar initiativ som leder till transportsektorns klimatomställning och ställer sig bakom handlingsplanens mål om ett transporteffektivt samhälle. Förslagen som presenteras ligger i linje med bolagets egna mål och ambitioner om att minska utsläpp av växthusgaser.

Bolaget anser att minskade utsläpp från vägtrafiken utgör det viktigast av de föreslagna åtgärdspaketet, där vi redan har mål från staden och bolaget påverkas därför inte ytterligare i större omfattning. Styrmedel som ger incitament till kollektivtrafik och styr bort från fossila fordonstransporter är av stor betydelse för att bostadsbolagen ska klara omställning både i stadsplanering och byggprojekt för att skapa framtidens hållbara boende. Minskade transporter och sänkta hastigheter ger även tryggare och mer socialt hållbara bostadsområden.

Bolaget ställer sig även bakom förslaget att Sverige bör vara pådrivande vid internationella förhandlingar, särskilt vid regelutvecklingar gällande fordon. Staden kommer att vara beroende av omvärlden, avseende både lagändringar och teknikutveckling för att bidra till de nationella etappmålen inom klimatområdet, samt stadens mål om en fossilfri organisation 2030, och ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

### **AB Svenska Bostäder**

**AB Svenska Bostäders** yttrande daterat den 21 oktober 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget ställer oss bakom förslagen och har inget att erinra.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

#### Särskilt uttalande av Johan Fälldin (C)

Transportsektorn står för en stor del av utsläppen av växthusgaser i Sverige och arbetet med transportsektorns klimatomställning måste vara prioriterat. Stockholms stad har antagit ambitiösa klimatmål. Dessa kräver investeringar i utbyggd infrastruktur, samarbete med näringslivet för en snabb elektrifiering av fordonsflottan, tydliga målsättningar och handlingsplaner för minskade utsläpp av växthusgaser och ett proaktivt samarbete med staten, regionen och andra kommuner.

Utredningen visar på flera viktiga åtgärder och det är beklagligt att en av de allra mest kraftfulla åtgärderna, reduktionsplikten, ska minskas drastiskt i förslaget till statsbudget för 2023. Borttagandet av bonusdelen av bonusmalus riskerar vidare att försena omställningen av fordonsflottan från fossildrivna fordon till elfordon. Utredningen hade inte i uppdrag att titta på skattefrågor, men rätt satta skatter och reseavdrag kan skapa mycket goda och rättvisa incitament på individnivå. Även i den frågan har det aviserats att revisionen till en modern struktur på reseavdragen kommer att skrotas till förmån för att behålla det ålderdomliga systemet, som ger incitament i helt motsatt riktning.

Handlingsplaner för klimatåtgärder på nationell nivå är mycket önskvärda och om de uteblir kommer det att kräva att Stockholms stad och andra kommuner gör ännu mer för att åstadkomma en klimatomställning av transportsektorn, samt sätter ännu högre mål.