Statusrapport över arbetet inom samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet

2017–2018

Framtagen av Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen inom ramen för Energimyndighetens regeringsuppdrag

ER 2019:02

Energimyndighetens publikationer kan beställas eller
laddas ner via www.energimyndigheten.se, eller beställas
via e-post till energimyndigheten@arkitektkopia.se

© Statens energimyndighet

ER 2019:02
ISSN 1403-1892
Januari 2019
Upplaga: 40 ex
Tryck: Arkitektkopia AB, Bromma

Förord

Regeringen gav 2016 Energimyndigheten ett samordningsuppdrag att tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen ta fram en strategisk plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet, samordna arbetet för omställning, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar. Syftet med den strategiska planen är att bidra till målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045.

I den här rapporten beskrivs vad som har hänt i samordningsuppdraget sen den strategiska planen avrapporterades i april 2017. Pågående aktiviteter i uppdraget beskrivs med status och vilka leveranser uppdraget bidragit med. En kontrollstation för den strategiska planen ska genomföras under 2019 för att undersöka de samhällsekonomiska effekterna av aktiviteterna i planen där det är möjligt och bedöms relevant. En utvärdering av arbetssättet av samordningsuppdraget pågår även för att ge svar på vilket mervärde som uppkommit av att sex myndigheter arbetat tillsammans i uppdraget.

Samordningsuppdraget löper ut vid utgången av 2019 men utmaningarna med omställningen till fossilfrihet inom transportsektorn kommer finnas kvar efter det. Myndigheterna i samordningsuppdraget anser att det är viktig att fortsätta arbetet med omställningen av transportsektorn och ser stora vinster med att fortsätta arbeta tillsammans i frågan.

Gustav Ebenå
Avdelningschef Energimyndigheten

Susanne Lindmark
Programledare SOFT

Innehåll

1 Om SOFT 5

Hur ser uppdraget ut? 5

Den strategiska planen 5

Hur arbetar vi inom SOFT? 6

Uppföljning av strategiska planen 7

Syftet med den här rapporten 8

2 Vad har genomförts i den strategiska planen? 9

2.1 Samhällsplanering 10

2.2 Ekonomiska styrmedel 15

2.3 Administrativa styrmedel 17

2.4 Information och kunskap 19

2.5 Forskning och innovation 23

2.6 Internationellt arbete 24

2.7 Samordning och samverkan 26

2.8 Uppföljning och utvärdering 27

3 Uppföljning av omställningen i transportsektorn 31

Uppföljning av 70-procentsmålet 31

Övergripande indikatorer som kopplar till Sveriges klimatmål 32

Övriga SOFT-indikatorer 33

4 Kommande utmaningar 34

Bilaga A: Översikt över åtaganden och förslag 36

Sammanfattning

Regeringen gav 2016 Energimyndigheten ett samordningsuppdrag att tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen ta fram en strategisk plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet, samordna arbetet för omställning, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar.

I den strategiska planen, som rapporterades i april 2017, presenterades åtaganden som myndigheterna i samordningsuppdraget kan genomföra inom ramen för myndighetsinstruktioner och regleringsbrev. Dessutom föreslår myndigheterna i planen utredningar, regeringsuppdrag, styrmedel och andra förslag, som kan beslutas av regeringen eller riksdag. Syftet med den strategiska planen är att identifiera aktiviteter som bidrar till målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045.

Från och med hösten 2017 drivs samordningsuppdraget som ett program. Programmets syfte är att samordna genomförandet av den strategiska planens aktiviteter. Det förväntas skapa samsyn och synergier och leda till ett mer effektivt genomförande än om myndigheterna arbetar med genomförandet var och en för sig.

Den sammantagna bilden är att många av de aktiviteter som presenterades i den strategiska planen är i gång. Planen innehåller 29[1] stycken åtaganden där myndigheterna inom SOFT identifierat områden och aktiviteter som myndigheterna kan jobba vidare med utan ytterligare uppdrag. Samtliga åtaganden är aktiva och merparten av dessa löper på enligt den planering som gjorts. Av de 31 stycken åtaganden som följs upp är 8 stycken slutförda. Av de 59 förslag som presenterades i den strategiska planen är 27 stycken identifierade som aktiverade. Av dessa har 7 stycken bedömts som klara och 20 stycken är pågående. Inom samordningsuppdraget har det tagits fram olika typer av leveranser så som exempelvis kunskapsstöd, rapporter, vägledningar och indikatorer.

Under 2019 kommer ett stort fokus i samordningsuppdraget att ligga på den kontrollstation för SOFT som kommer att genomföras. Fokus för denna kontrollstation är uppföljning snarare än utvärdering. Det ingår inte i arbetet med kontrollstationen att revidera den strategiska planen, men däremot är resultatet från arbetet ett bra underlag för en eventuell framtida revidering och uppdatering av den strategiska planen.

Med start hösten 2018 pågår en utvärdering av hela samordningsuppdraget där effekter och mervärde av arbetsprocessen av uppdraget utvärderas vilket ska bidra till ett organisatoriskt lärande under uppdragets gång. Utvärderingsuppdraget ska även ge inspel till hur en eventuell fortsättning av samordningsuppdraget skulle kunna se ut efter 2019.

Många av förslagen som presenterades i den strategiska planen har lett till nya uppdrag och utredningar under det senaste året. Ungefär 40 procent av alla förslag har bedömts som aktiverade. Generellt sett finns det dock mycket mer att göra utifrån förslagen i

[1] Planen innehåller 29 stycken åtaganden men 31 åtaganden följs upp i genomförandet, då ett åtagande tillkommit samt att ett åtagande delats upp på två åtaganden.

den strategiska planen och regeringen bör öka takten med att ta sig an fler av de förslag som myndigheterna lade fram i den strategiska planen.

Samordningsuppdraget löper ut vid utgången av 2019 men utmaningarna med omställningen till fossilfrihet inom transportsektorn kommer finnas kvar efter det. Myndigheterna i samordningsuppdraget anser att det är viktig att fortsätta arbetet med omställningen av transportsektorn och ser stora vinster med att fortsätta arbeta tillsammans i frågan.

1 Om SOFT

Hur ser uppdraget ut?

I regleringsbrevet för 2016 fick Energimyndigheten ett uppdrag om att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. I denna uppgift ingår att, med bistånd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Boverket samt vid behov andra berörda aktörer, ta fram en strategisk plan för omställningen, samordna arbetet för omställning, föra dialog med relevanta aktörer och aktörsgrupper samt verka för synergier med andra nationella satsningar. Uppdraget pågår till och med slutet av 2019.

Den strategiska planen

En strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet[2] presenterades i april 2017. Syftet med den strategiska planen var att presentera åtgärder som kan bidra till, det av riksdagen beslutade, målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045. Alla sex myndigheter som ingår i samordningsuppdraget står bakom innehållet i den strategiska planen och planen har beslutats gemensamt av generaldirektörerna för myndigheterna.

I arbetet med den strategiska planen har flera viktiga principer för omställningen tagits fram. En viktig princip är att omställningen till en fossilfri transportsektor behöver ske inom tre olika områden: transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt förnybara drivmedel. Därför har åtgärderna i planen presenterats inom de tre områdena och avser att styra mot effekter inom samtliga områden. Vilka effekter som åtgärderna förväntas bidra till har beskrivits i en rapport om effektkedjor för den strategiska planen[3].

Andra värdefulla principer som fastställdes i arbetet med den strategiska planen är att samhällsekonomisk kostnadseffektivitet är viktigt att ta hänsyn till i omställningen samt att omställningen behöver följas upp genom att åtgärderna utvärderas och vid behov kan justeras. En kontrollstation för den strategiska planen kommer att genomföras under 2019 där en uppföljning av planen kommer att ske och i de fall det är möjligt även utvärdering av vissa effekter. Indikatorer tas fram i arbetet för att följa omställningen och omvärldsanalyser genomförs. En rapport över hur uppföljning och utvärdering[4] ska genomföras togs fram i samband med den strategiska planen. Pågående arbete kring uppföljning beskrivs under kapitel 2.8 i denna rapport.

[2] Energimyndigheten. Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07.

[3] Energimyndigheten. Redovisning av effektkedjor. ER 2017:13.

[4] Energimyndigheten. Plan för uppföljning och utvärdering av omställning till transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:11.

Inom ramen för arbetet med att ta fram den strategiska planen togs även fyra andra rapporter fram inom samordningsuppdraget (utöver den strategiska planen och rapporterna om uppföljning och effektkedjor):

- Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor[5]
- Styrmedel för ökad användning av biodrivmedel i bensin och diesel[6]
- Sjöfartens omställning till fossilfrihet[7]
- Luftfartens omställning till fossilfrihet[8]

I arbetet med att ta fram dessa planer och rapporter har utgångspunkten varit tidigare utredningar så som FFF-utredningen[9] och Miljömålsberedningens arbete[10]. Även dialog med aktörer och bransch varit centralt för arbetet.

En viktig del av arbetet, utöver framtagandet av den strategiska planen och underlagsrapporterna, var också att få en struktur och organisation på plats för de sex myndigheterna i uppdraget. Att sex myndigheter samarbetar och enas kring ett gemensamt innehåll innebär ett nytt arbetssätt och det var viktigt att sätta en form som kunde fungera för det fortsatta samarbetet, för samverkan och informationsspridning.

Läs mer om arbetet med att ta fram den strategiska planen på Energimyndighetens hemsida[11].

Hur arbetar vi inom SOFT?

Från och med oktober 2017 bedrivs SOFT som ett program i och med att styrgruppen för SOFT beslutade om ett programdirektiv för det fortsatta arbetet. Styrgruppen består av generaldirektörerna för de sex myndigheterna. Programmets syfte är att samordna genomförandet av den strategiska planens aktiviteter. Det förväntas skapa samsyn och synergier och leda till ett mer effektivt genomförande än om myndigheterna arbetar med genomförandet var och en för sig. Därigenom kan myndigheterna skapa större effekt av arbetet och öka takten för att nå målen.

Utöver styrgruppen finns en operativ chefsgrupp som består av chefer från de sex myndigheterna. En arbetsgrupp med samordnare från samtliga myndigheter träffas regelbundet och följer upp aktiviteterna i den strategiska planen samt planerar för kommande arbete inom samordningsuppdraget. Utöver det finns flertalet arbetsgrupper inom olika sakområden organiserade utifrån aktiviteterna i den strategiska planen. Översiktlig organisationsstruktur i SOFT presenteras nedan.

---

[5] Energimyndigheten. Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor. ER 2016:25.

[6] Energimyndigheten. Styrmedel för ökad användning av biodrivmedel i bensin och diesel. ER 2016:30.

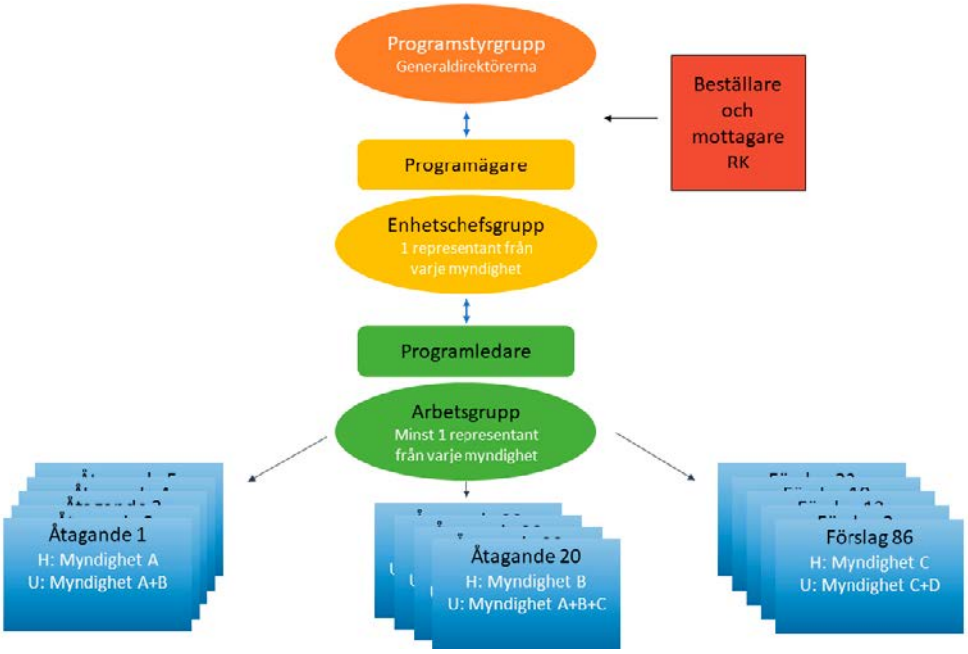
[7] Energimyndigheten. Sjöfartens omställning till fossilfrihet. ER 2017:10.

[8] Energimyndigheten. Luftfartens omställning till fossilfrihet. ER 2017:14.

[9] SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg.

[10] SOU 2016:47 En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige.

[11] http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/samordiningsuppdrag-for-omstallning-av-transportsektorn/nationell-strategi-for-att-stalla-om-till-en-fossilfri-transportsektor/



Uppföljning av strategiska planen

I arbetet med genomförandet av den strategiska planen är det viktigt att veta vilka aktiviteter från planen som har kommit igång och hur arbetet löper på. Den strategiska planen innehåller aktiviteter både i form av åtaganden och förslag som behöver följas upp.

Åtaganden är insatser som de sex myndigheterna kan genomföra inom ramen för myndighetsinstruktioner och regleringsbrev. Åtaganden är alltså aktiviteter som någon eller några av de sex myndigheterna i samordningsuppdraget själva råder över, och anger att de ska genomföra. Sammanlagt presenterade myndigheterna 29 åtaganden i den strategiska planen. Åtagandena beskrivs översiktligt i den strategiska planen och har utvecklats vidare i uppdragsbeskrivningar i det fortsatta arbetet. I uppdragsbeskrivningen finns syfte och mål samt tidplaner, leveranser och ansvarig och deltagande myndigheter för alla åtaganden.

Ytterligare ett åtagande[12] har tillkommit efter att den strategiska planen fastställdes, då det fanns ett behov av ett gemensamt sätt att genomföra samhällsekonomiska kostnadseffektivitetsanalyser. Ett åtagande[13] har dessutom delats upp i två delar där Trafikverket och Boverket ansvarar för varsin del. Detta resulterar i att antalet åtaganden som följs upp i samordningen är 31 stycken.

Förslag är åtgärder som de sex myndigheterna föreslår bör ges i uppdrag till någon SOFT-myndighet eller någon annan aktör. Förslagen är aktiviteter som kan beslutas av regeringen eller riksdag exempelvis utredningar, regeringsuppdrag, styrmedel och andra åtgärder. Sammanlagt presenterades 59 förslag i den strategiska planen.

[12] 3.x *Samhällsekonomiska kostnadseffektivitetsanalyser i den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.*

[13] 2.1.2 *Myndigheter ställer tydligare krav avseende klimatpåverkan vid medfinansiering av infrastruktur samt främjar klimatmålet vid sin bedömning av kommunernas lokalisering av verksamhet och bebyggelse.*

Samtliga åtaganden och förslag är sammanställda i en *uppdragsplan* för uppföljning av den strategiska planen. I uppdragsplanen uppdateras kontinuerligt status på samtliga aktiviteter. Uppdragsplanen fastställs fyra gånger per år av SOFT:s chefsgrupp. Den senast fastställda uppdragsplanen publiceras på Energimyndighetens webbsida för SOFT[14].

Syftet med den här rapporten

Syftet med den här statusrapporten är att beskriva arbetet med samordningsuppdraget sen den strategiska planen avrapporterades i april 2017. Rapporten ger en bild av hur det går med genomförandet av den strategiska planen och hur status ser ut för de aktiviteter som presenterades där. Syftet med rapporten är också att kort beskriva arbetet framöver och kommande utmaningar under 2019.

Syftet med statusrapporten är *inte* att visa på vilka effekter aktiviteterna i den strategiska planen har haft och inte heller hur vi ligger till i förhållande till målet om 70-procents minskning av växthusgaser i transportsektorn. En kontrollstation av den strategiska planen kommer att genomföras under 2019 där aktiviteterna kommer att följas upp och även utvärderas där det är lämpligt och relevant. Även en utvärdering av arbetsprocessen av samordningsuppdraget kommer utföras under 2019 för att undersöka effekten av att sex myndigheter arbetat tillsammans.

[14] www.energimyndigheten.se/soft

2 Vad har genomförts i den strategiska planen?

En viktig del av det gemensamma arbetet för de sex myndigheterna i samordnings-uppdraget har varit att identifiera några av de stora utmaningarna för omställningen, och därefter försöka hitta möjliga lösningar och handlingsalternativ. I den strategiska planen har förslagen formulerats utifrån de relevanta utmaningar som staten kan bidra till att lösa och som bör prioriteras de närmsta två till tre åren. Tonvikt har också lagts på vad som är viktigt att komma igång med för att åstadkomma effekter i närtid såväl som på längre sikt för en omställning, samt att identifiera åtgärder där myndigheter har möjligheter att arbeta inom sina respektive befintliga uppdrag.

Den sammantagna bilden är att många av de aktiviteter som presenterades i den strategiska planen är i gång. Planen innehåller 29 stycken åtaganden där myndigheterna inom SOFT identifierat områden och aktiviteter som man kan jobba vidare med utan ytterligare uppdrag. Samtliga åtaganden är aktiverade och merparten av dessa löper på enligt den planering som gjorts. 31 stycken åtaganden följs upp[15] och av dessa är 7 stycken slutförda.

Av de 59 förslag som presenterades i planen är 27 stycken identifierade som aktiverade. Av dessa har 7 stycken bedömts som klara och 20 stycken är pågående. Förslagen är av olika karaktär och det innebär en viss svårighet att följa upp om förslaget, som det formulerats i planen, har aktiverats eller inte. Förslagen kan ha kommit tillbaka till någon myndighet eller annan utredare som ett uppdrag från regeringen. Förslagen kan även röra andra typer av löpande uppdrag[16]. I andra fall kan också en aktivitet kopplat till ett förslag identifieras, men kanske inte just som det var formulerat i sin helhet i planen.

Nedan beskrivs de aktiviteter som just nu pågår inom samordningsuppdraget, med utgångpunkt i åtaganden och förslag från den strategiska planen. Även de aktiviteter som är avslutade beskrivs. Strukturen på följande avsnitt följer dispositionen i den strategiska planen där aktiviteterna indelas i olika kategorier. De förslag från den strategiska planen som inte aktiverats än beskrivs inte, vilket innebär att vissa rubriker uteblir i denna rapport jämfört med rubrikerna i den strategiska planen. Numreringen i rubrikerna i kapitlet följer numreringen för åtaganden och förslag från den strategiska planen.

En detaljerad nulägesbeskrivning över samtliga aktiviteter finns i Bilaga A. I bilagan framgår det vilken status som åtagandena har samt vilka förslag som är pågående.

[15] Planen innehåller 29 åtaganden men 31 åtaganden följs upp i genomförandet, då ett åtagande tillkommit samt att ett åtagande delats upp på två åtaganden.

[16] Exempelvis Transportstyrelsens uppdrag med att delta i arbetet med internationella förhandlingar samt Trafikverkets uppdrag med att ta fram den nationella planen.

2.1 Samhällsplanering

Samhällsplanering och den fysiska planeringen bidrar till att ändra förutsättningarna för att främja mer yt- och energieffektiva resor och transporter. Inom samhällsplanering behövs det långsiktiga satsningar för att åstadkomma en omställning.

Bebyggelseplanering ska medverka till att klimatmålet kan nås (2.1.2)

Åtagandet innehåller två delar där Trafikverket ansvarar för frågan kring att tydligare klimatkrav behöver ställas vid finansiering av infrastruktur och Boverket ansvarar för bedömning av kommuners lokalisering av verksamhet och bebyggelse.

Bedömning av kommuners lokalisering av verksamhet och bebyggelse

Boverket fick ett uppdrag i regleringsbrevet för 2018 att ta fram en vägledning om lämplighetsbedömning och lokaliseringsprövning[17]. Uppdraget redovisades 31 augusti 2018. Utifrån kraven i plan- och bygglagens andra kapitel ska kommunen göra en lokaliseringsprövning vid framtagandet av detaljplaner. Lokalisering av bebyggelse och verksamheter ska vara lämplig utifrån beskaffenhet, läge och behov. Frågor om kommunal ekonomi, hälsa, miljö, säkerhet och risker är centrala vid en lämplighetsprövning. Denna prövning brukar kallas lokaliseringsprövningens lämplighetsbedömning.

Vägledningen syftar till att visa på vilka möjligheter kommunerna har att inom ramen för detaljplaneringen bidra till en minskad klimatpåverkan. Vägledningen ska stödja kommunerna i arbetet med att nå miljömålen *God bebyggd miljö* och *Begränsad klimatpåverkan*. Transportsektorn står för en stor del av de totala klimatutsläppen och arbetet med att effektivisera transporterna är därför viktigt för att minska samhällets klimatpåverkan. Genom en medveten lokalisering av ny bebyggelse och nya målpunkter kan kommunen skapa förutsättningar för ett minskat transportarbete[18]. Lokaliseringen påverkar även möjligheterna att anordna en hållbar energiförsörjning.

Tydligare klimatkrav vid finansiering av infrastruktur

Trafikverket har i åtagandet initialt undersökt om frågan kring tydligare klimatkrav kan hanteras genom att högre klimatkrav ställs inom ramen för statlig medfinansiering i stadsmiljöavtal[19] eller till kollektivtrafikanläggningar[20]. Trafikverket inkluderar i fortsättningen även driftbidragen till de icke statliga flygplatserna i åtagandet.

---

[17] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/lamplighetsbedomning/

[18] Transportarbete betecknar den förflyttning av passagerare eller gods en transporttjänst utfört.

[19] Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer

[20] Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Trafikverket startade upp arbetet med åtagandet hösten 2018 och kommer att jobba vidare med följande tre punkter under 2019.

- Utreda om, och i vilken utsträckning, incitament för klimatåtgärder kan användas inom ramen för driftbidrag till icke statliga flygplatser.
- Framtagande och beslut om riktlinje och handledning för hur Trafikverket ska tillämpa vägledningen *Transportsystemet i samhällsplaneringen, tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan– och bygglagen* och då särskilt klimatfrågor.
- Lyfta klimatfrågan i interna arbetssätt gällande remisshantering av planer och program i bland annat checklistor.

Stadsmiljöavtalen utvecklas (2.1.3)

Trafikverket har inte fått något särskilt uppdrag om att utveckla stadsmiljöavtalen med det finns kopplingar till detta förslag i direktiven till åtgärdsplaneringen för Nationell plan för transportsystemet 2018–2029[21]. Där aviserade regeringen att stadsmiljöavtalen, utöver stöd till infrastruktur för kollektivtrafiken, även får användas för stöd till cykelinfrastruktur.

Regeringen har också beslutat att 100 miljoner kronor om året, totalt 1,2 miljarder kronor, ska avsättas för samordning och effektivisering av godstransporter inom stadsmiljöavtalen[22].

Ta fram och besluta om stadstrafikmål (2.1.4)

Regeringen har beslutat om nya etappmål i miljömålssystemet[23]. Etappmålet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer[24], i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Idag är denna andel runt 20 procent[25]. Målet gäller på nationell nivå, men de regionala och lokala skillnaderna av kollektivtrafikandelen är idag mycket stor. Detta gör att målet måste brytas ner till regional eller lokal nivå innan det blir riktigt användbart.

---

[21] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/faststalld-nationell-plan-for-transportsystemet-2018-2029/

[22] https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi

[23] Regeringen. Strategi för levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling. Skr 2017/18:230.

[24] Personkilometer (pkm) är måttet på persontransportarbetet, dvs det sammanlagda antalet km personerna i ett fordon transporteras.

[25] 19,7% för 2014 enligt transportarbete 1950–2014 på www.trafa.se. I slutet av 2016 presenterade dock Trafikanalys ny statistik som ger 21,0 % för 2014 och 21,3% för 2015.

För att uppnå målet kommer väsentliga ändringar i färdsätt att krävas. För tätorter med större tillväxt finns större potentialer att skapa en mer hållbar stadsutveckling, effektiv kollektivtrafik och goda möjligheter att gå och cykla[26]. För tätorter i storstadsregion och medelbebyggd region kan målet därför tolkas som att ökade behov av persontransporter ska tas om hand av kollektivtrafik, gång och cykel. Det vill säga i den sortens regioner får den totala personbilstrafiken, mätt i personkilometer, inte öka från dagens nivåer.

För att kunna närma sig det långsiktiga målet med en fördubblad andel gång-, cykel och kollektivtrafik skulle det vara bra att förtydliga målet, till exempel i enlighet med Norges nolltillväxtmål. Allt tillkommande transportbehov ska tas i gång-, cykel och kollektivtrafik och därmed ska den totala personbilstrafiken inte öka. Det bör dock tilläggas att en nolltillväxt för biltrafiken inte är tillräcklig för att nå klimatmålet för transportsektorn även om det kombineras med åtgärdspotentialerna inom energieffektivisering och förnybar energi. Enligt Trafikverkets klimatscenarier kan det behövas en minskning av biltrafiken nationellt på 10–20 procent jämfört med nuläget fram till 2030[27].

Gör kollektivtrafiken mer attraktiv och effektiv (2.1.6)

Fokus i åtagandet är att öka kunskapen om vad nationella myndigheter gör idag, och skulle kunna göra framöver, för att bidra till en attraktivare kollektivtrafik som är effektiv avseende energi och ekonomi. Attraktivare kollektivtrafik definieras utifrån om kollektivtrafiken kan attrahera färdmedelsandelar från biltrafik. Kunskapen ska också ökas om hur framtidens mobilitetslösningar kan bidra till detta. Åtagandet utgår ifrån gällande uppdrag och roller för myndigheterna. Trafikanalys är ansvarig för åtagandet inom detta område.

Nationellt centrum för kollektivtrafik, *K2*, genomförde på uppdrag av Trafikanalys en studie av nya former av delad mobilitet och kollektivtrafik. Uppdraget redovisades i form av en kunskapsöversikt av effekterna och effektiviseringsmöjligheter av nya former av delad mobilitet för kollektivtrafiken i mars 2018[28]. Därefter har samråd skett kring fortsatt utredning genom en enkät till SOFT-myndigheterna och ett urval av andra berörda aktörer. Uppdraget fortskrider och beräknas avslutas under våren 2019.

---

[26] Detta bygger på en intern analys på Trafikverket där delarna av potentialerna i Klimatscenariot används för att nå målet om 25 procent kollektivtrafik, gång och cykel 2025. I och med att potentialen i Klimatscenariot är uppdelad på tätort och landsbygd samt de tre regionerna storstad, medelbyggd samt landsbygd kan även förändringarna för att nå 25 procent delas upp. Även om detta är en grov skattning pekar det då på oförändrad biltrafik jämfört med nuläge för tätort i storstadsregion respektive medelbebyggd region.

[27] Trafikverket. Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag. 2016:111 samt Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 – remissversion 2017-08-31. TVD-14641.

[28] Paulsson, A. (2019): Nya former av delad mobilitet och kollektivtrafik. Kunskapsöversikt av effekterna och effektiviseringsmöjligheter av delad mobilitet för kollektivtrafiken. Rapport gjord på uppdrag av Trafikanalys. VTI och K2. Dnr. Utr 2017/80.

Fortsatt pågående arbete med elvägar (2.1.7)

Under 2017 tog Trafikverket, på uppdrag av regeringen, fram en nationell färdplan för utvecklingen av elvägar under åren 2018–2022[29]. Trafikverket demonstrerar i dagsläget, tillsammans med Energimyndigheten och Vinnova, två olika lösningar för elvägar. Vid sidan av de pågående testerna krävs ytterligare tester och studier för att få en helhetsbild kring elvägar. Nästa steg är att pröva ett helt system för att få fram en lösning som kan genomföras i full skala. Trafikverket har tagit fram ett första underlag för en elvägspilot[30].

Trafikverkets Program *Elvägar* utreder ett flertal områden som teknik, miljöeffekter, kraftförsörjning, drift, underhåll och regelverk. Även ägande och finansiering samt hur transportsektorn och enskilda transportörer påverkas är viktiga områden att belysa.

Tillåt längre, tyngre och bredare fordon och farkoster (2.1.8)

Lastbilar

Tyngre fordon på vissa vägar förväntas leda till energieffektivisering av godstransporter på väg genom att det krävs färre fordon för att transportera samma mängd gods.

Den 1 april 2018 infördes en ny bärighetsklass som tillåter fordon med högsta tillåtna bruttovikt på 74 ton (BK4)[31]. Trafikverket har i uppdrag av regeringen att förstärka och upplåta vissa delar av det statliga vägnätet för dessa fordon. Hittills har Trafikverket upplåtit cirka 12 procent av vägnätet för BK4. Under sommaren 2019 kommer fler vägar upplåtas och därefter kommer ett successivt upplåtande ske enligt bärighetssatsningen i den Nationella planen för transportsystemet 2018–2029[32]. Vid planperiodens slut bedöms 70–80 procent av de viktigaste vägarna för tunga transporter vara upplåtna för BK4. Läs mer i Trafikverkets utredning[33] och på Trafikverkets hemsida[34].

I den nationella godstransportstrategin[35] har Trafikverket fått i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. Uppdraget ska vara klart senast i mars 2019[36].

---

[29] https://www.trafikverket.se/contentassets/b1c845c023e04a3fb61280d072e832cc/nationell-fardplan-for-elvagar_slutlig.pdf

[30] https://www.trafikverket.se/contentassets/c7d9d94b393441f1994366602ea0a800/kartlaggning_ers-piloter_20180904.pdf

[31] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/barighetsklass-bk4/

[32] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/faststalld-nationell-plan-for-transportsystemet-2018-2029/

[33] https://trafikverket.ineko.se/se/statliga-vägar-som-kan-anses-lämpade-för-en-ny-bärighetsklass-4

[34] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/barighetsklass-bk4/

[35] Regeringen. Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi. N2018.21

[36] https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi

Inom Trafikverkets forskning och innovation har ett brett konsortium, *Triple F*, tilldelats avtal om en forsknings- och innovationsplattform för fossilfrihet i godstransportsystemet. *Triple F* ligger tydligt i linje med godstransportstrategin vilket innebär att forskning och demonstration av längre (och tyngre[37]) lastbilar skulle kunna vara aktuellt[38].

Tåg

Längre, tyngre och större tåg bidrar till att järnvägen används effektivare. Både Sverige och Europa har fokus på att öka andelen godstransporter på järnväg. Utsläpp av koldioxid minskar om transporter flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Längre och tyngre tåg bidrar också till en stärkt konkurrenskraft för järnvägssektorn. Det finns flera sätt att öka volymen gods som transporteras på järnvägen. Ett sätt är att öka tåglängden men det går också att förändra lastprofilen och möjliggöra tyngre tåg[39].

Regeringen har i tidigare uppdrag till Trafikverket pekat på behovet att utreda förutsättningarna för att anpassa järnvägsnätet till längre och tyngre tåg. Trafikverket bedriver sedan 2015 ett projekt med syfte att skapa förutsättningar för längre, tyngre och större tåg på den svenska järnvägen. Projektet drivs i nära samarbete med näringslivet och kommer resultera i en strategi och en handlingsplan för åtgärder på både kort och lång sikt. I nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns ett antal prioriterade åtgärder för längre, tyngre och större tåg, som under den perioden omfattar mer än 2 miljarder kronor[40].

Modernisera järnvägen (2.1.9)

Trafikverket koordinerar ett flertal stora EU-projekt i syfte att modernisera järnvägen och på så sätt öka attraktiviteten för resor och transporter med tåg. De projekt som Trafikverket bedömer inryms i SOFT är Connecting Europé Facility (CEF)[41], Shift2Rail[42] och ERTMS[43]. Projekten drivs enligt separata planer men kan följas på respektive hemsida.

Planer till stöd för infrastruktur för förnybara drivmedel (2.1.10)

Energimyndigheten har fått det nationella samordningsansvaret för utbyggnad av infrastruktur av förnybara drivmedel[44]. Det är ett utökat uppdrag i anslutning till tidigare samordningsuppdrag inom laddinfrastruktur. Inom samordningsuppdraget har flera aktiviteter förekommit under 2018.

---

[37] Tyngre lastbilar (74 ton) är redan tillåtna på vissa vägar

[38] https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/trafikslagsovergripande/fossilfria-godstransporter/

[39] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/langre-och-tyngre-tag/

[40] https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen/2018-10/effektivare-transportlosningar-med-langre-tyngre-och-storre-tag/

[41] https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport

[42] https://shift2rail.org/

[43] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/ http://www.ertms.net/

[44] Regeringen. Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Statens energimyndighet. 2017.

Arbete har bedrivits för att öka kunskapen om drivmedel och dess klimatpåverkan hos såväl näringslivet, beslutsfattare och forskning. Detta har bland annat skett på Energimyndighetens webbplats och genom drivmedelsrapporten[45]. Utöver det har ett samarbete genomförts med Konsumentverket som har resulterat i ett klimatindex för bilmodeller på webbplatsen www.bilsvar.se.

Energimyndigheten har bistått andra myndigheter i arbetet med att främja infrastruktur för alternativa förnybara drivmedel på flera sätt. Dels genom stöd till Naturvårdsverket i den delen av Klimatklivet som handlar om utbyggnad av tankstationer för förnybara drivmedel och dels genom dialog med länsstyrelserna i deras uppdrag om regionala planer för förnybar drivmedelsinfrastruktur[46]. Energimyndigheten har även påbörjat arbetet med utformningen av miljöinformation om drivmedlets klimatpåverkan och ursprung. Läs mer om det i avsnitt 2.4.

På regional nivå har länsstyrelserna fått uppdrag i sitt regleringsbrev för 2018 att inkludera underlag för tillförsel av förnybara drivmedel i sina regionala planer. Länsstyrelserna ska med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet för att förverkliga regeringens politik avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan. Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna samordna åtgärder för fossilfria transporter och inom ramen för arbetet med de regionala energi- och klimatstrategierna, i dialog med Energimyndigheten, ta fram regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

2.2 Ekonomiska styrmedel

Ekonomiska styrmedel används bland annat för att påverka handlingar i en mer miljövänlig och hållbar riktning. Dessa styrmedel kan exempelvis vara skatter och avgifter, skatterabatter och avdrag, skattebefrielse, återbäring samt subventioner i form av statliga eller kommunala bidrag och stöd.

Se över reseavdraget (2.2.2)

En kommitté[47] ska undersöka hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats bör omarbetas för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Systemet ska också vara enklare att tillämpa än nuvarande system samt att administrera och kontrollera. Kommittén ska lämna ett förslag på ett förändrat reseavdragssystem och uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2019.

[45] Energimyndigheten. Drivmedel 2017 redovisning av uppgifter enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen. ER 2018:17.

[46] https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=18696 §1

[47] https://www.regeringen.se/4b00ca/contentassets/926b4e720be84042bf084a5e51f6d607/ett-forandrat-reseavdragssystem-dir.-2017134.pdf

Införande av miljökompensation (2.2.5)

Regeringen har beslutat om miljökompensation för att främja godstransporter på järnväg. Omfattningen av denna och de närmare formerna för utbetalning regleras i förordningen (2018:675) om miljökompensation till godstransporter på järnväg. Det är Trafikverket som administrerar miljökompensation av järnväg och det går att ansöka två gånger per år[48].

Under 2018 infördes även en ekobonus för sjöfarten med syfte att snabba på överflyttningen av gods från väg till sjöfart. Ekobonus är ett ekonomiskt stöd i form av en miljökompensation riktad till redare som startar nya sjötransporter, eller förbättrar befintliga sjötransporter, som leder till överflyttning av gods från väg till sjöfart[49]. Stödet finns att söka hos Trafikverket åren 2018–2020. Ekobonus finns inte med i den strategiska planen men kopplar mot överflyttning av gods till annat trafikslag än väg.

Ekonomiska styrmedel för fordon och farkoster (2.2.7)

Ett bonus-malus-system för lätta fordon infördes 1 juli 2018. Systemet främjar att energieffektiva fordon och fordon med låga certifierade koldioxidutsläpp införs. Hur väl bonus-malus-systemet uppfyller sitt syfte kommer att behöva utvärderas regelbundet och justeras.

I samband med införandet av bonus-malus förändrades även flera regler kopplade till tjänstebilar. Förmånsvärdet för personbilar är numera koldioxiddifferentierat samt möjligheten att göra avdrag för trängselskatten har slopats.

Vad gäller tunga fordon har Trafikanalys fått regeringens uppdrag att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon[50]. Detta för att utsläppen av växthusgaser ska kunna minska i linje med klimatmålet för inrikes transporter. Trafikanalys ska också lämna förslag på hur sådana kostnadseffektiva styrmedel i så fall kan utformas. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 mars 2019. Skatteverket, Energimyndigheten, Transportstyrelsen och Vinnova ska bistå Trafikanalys i uppdraget.

Utred styrmedel för förnybart bränsle (2.2.10)

En särskild utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget[51] pågår och ska vara klar 1 mars 2019. Utredningen ska analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen ska främjas och vid behov föreslå lämpliga styrmedel för detta.

---

[48] https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/

[49] https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-11/ny-ekobonus-ska-flytta-gods-till-sjofart/

[50] https://www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regeringsuppdrag/2018/uppdrag-tunga-fordon.pdf

[51] https://www.regeringen.se/492fd9/contentassets/1341d13391cb4d90acbe397ffa3ae187/styrmedel-for-att-framja-anvandning-av-biobransle-for-flyget-dir.-201810

Utred styrmedel för förnybara drivmedel till sjöfart (2.2.11)

Trafikverket har fått i uppdrag att analysera förutsättningarna, och föreslå en strategi, för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, till exempel vägfärjor och lotsbåtar[52]. Uppdraget ska utgå från minst två alternativa målår – 2030 och 2045 – och identifiera vilka effekter som kan nås och vilka kostnader som kan uppstå. Uppdraget kan ses som en del av det förslag som presenterades i den strategiska planen för att utreda styrmedel för förnybara drivmedel till sjöfart. Uppdraget redovisades 20 december 2018[53].

Klimat- och miljödifferentiering av farledsavgifter (2.2.12)

Trafikanalys fick i sitt regleringsbrev för 2017 i uppdrag av regeringen att göra en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets förslag till ny farledsavgiftsmodell. Uppdraget redovisades i juni 2017 genom promemorian *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*[54]. Därefter har frågan utretts vidare och Sjöfartsverket har genomfört en översyn där bland annat Trafikanalys ingår i referensgruppen. Sjöfartsverket aviserade att de med anledning av Trafikanalys PM avsåg att vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt skulle stärkas och då särskilt vad gäller kväveoxidutsläppen. Sjöfartsavgifternas konstruktion, med avseende på miljödifferentiering ändrades den 1 januari 2018. Sjöfartsverket erbjuder nu en avgiftsreduktion på den fartygsbaserade avgiften för fartyg som uppnår minst 75 verifierade poäng av maximalt 150 i Clean Shipping Index[55]. Uppdraget är därmed avslutat för SOFT:s del.

2.3 Administrativa styrmedel

Administrativa styrmedel är normalt tvingande. Fördelen med denna typ av krav är att det är tydligt vad som ska uppnås och vad resultatet blir. Nackdelar är att det är svårt att i förväg veta kostnaden för att uppfylla kravet. Kostnaden kan bli hög om styrmedlet utformas på ett sätt som ger aktörerna låg flexibilitet i hur kravet ska uppfyllas. I detta fall finns det inte heller incitament att uppnå högre mål än det tvingande kravet.

Utöka möjligheten att införa miljözoner (2.3.1)

Regeringen har fattat beslut om förordningsändringar som ger kommunerna nya möjligheter att införa miljözoner[56]. Det är kommunerna själva som beslutar om och var miljözoner ska införas. Från och med 1 januari 2020 kompletteras dagens bestämmelser om miljözoner med två nya typer av miljözoner, så att kommunerna ges möjlighet att införa miljözoner även för personbilar, lätta lastbilar och lätta lastfordon. Regeringen ger också ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram förslag på hur kommunerna kan se till att miljözonsbestämmelser och andra trafikregler efterlevs.

---

[52] http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/02/regeringen-ger-uppdrag-att-analysera-fossilfrihet-for-statligt-agda-fartyg/

[53] https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/statliga-fartyg-foregangare-for-fossilfrihet/

[54] Trafikanalys. PM 2017:9. Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm_2017_9_miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter.pdf

[55] http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Taxor-och-avgifter/Den-nya-avgiftsmodellen/

[56] https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/forordningsandringar-om-miljozoner/

Främja ökad godssamordning (2.3.2)

Förbättrat samarbete mellan olika godstransportörer kan bidra till att antalet fordon som tidigare trafikerat samma sträckor kan minskas genom ökad fyllnadsgrad och ökad möjlighet till intermodala lösningar. Ett viktigt verktyg är digitala lösningar. Syftet är att effektivisera transporter så att energieffektivaste lösningen på samhällsnivå uppnås.

I åtagandet samverkar Trafikverket med CLOSER[57] och deras nya fokusgrupp kring digitaliserad och uppkopplad logistik. En behovsanalys genomfördes i fokusgruppen som renderade i sju utmaningar;

- sårbarhet och transparens
- trafikinformation och dynamisk ruttplanering
- informationsdelning i försörjningskedjan
- insamling av flödesdata i städer
- standardisering av data
- styrning av trafik i stadsmiljö och digital infrastruktur

Utöver Trafikverket deltar ca 15 aktörer från näringsliv, akademi och offentlig verksamhet.

Under 2018 fick Trafikverket ett uppdrag i samband med den nationella godsstrategin om att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad[58]. Trafikverket kommer fortsättningsvis att genomföra SOFT-åtagandet om att främja ökad godssamordning inom ramen för detta regeringsuppdrag.

Inför reduktionsplikt för bensin och diesel samt främja höginblandade och rena biodrivmedel (2.3.5)

För att främja användningen av biodrivmedel beslutade riksdagen om ett införande av reduktionsplikt för bensin och diesel från och med 1 juli 2018[59]. Lagen innebär att alla drivmedelsleverantörer måste öka inblandningen av biodrivmedel enligt fastställda kvoter fram till 2020[60]. Till 2030 ska alla drivmedelsleverantörer minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel för att bidra till målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp för inrikes transporter, men kvoterna för detta är ännu inte fastställda. Reduktionsplikten har potential att ge mer långsiktiga spelregler än den tidigare skattebefrielsen på biodrivmedel. Dessutom främjar reduktionsplikten biodrivmedel som har så liten klimatpåverkan som möjligt.

Energimyndigheten har fått ett uppdrag att genomföra en kontrollstation för reduktionsplikten under 2019[61]. Uppdraget ska ta fram förslag på kvoter för inblandningen

---

[57] CLOSER är en nationell arena för ökad transporteffektivitet, https://closer.lindholmen.se/

[58] https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2018/08/uppdrag-att-utarbeta-forslag-om-horisontella-samarbeten-och-oppna-data-for-okad-fyllnadsgrad/

[59] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp_sfs-2017-1201

[60] År 2018: minst 2,6% bensin samt 19,3% diesel År 2019: minst 2,6% bensin samt 20% diesel
År 2020: minst 4,2% bensin samt 21% diesel

[61] https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2018/10/uppdrag-att-utreda-vissa-fragor-gallande-systemet-med-reduktionsplikt/

av biodrivmedel för att bidra till att uppnå målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp för inrikes transporter till 2030. Uppdraget ska även utreda hur höginblandade och rena biodrivmedel ska främjas. Energimyndigheten ska bland annat lämna förslag på om flytande höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikt eller fortsätta främjas med skattebefrielse. De förslag som Energimyndigheten lämnar kommer att gälla från 2021 eftersom det är då Sveriges gällande statsstödsgodkännande av skattebefrielse för dessa biodrivmedel upphör. Uppdraget ska redovisas senast den 4 juni 2019.

Även biogasens långsiktiga konkurrensförutsättningar utreds i en särskild utredning[62] som ska redovisas 3 juni 2019. Utredningen ska analysera biogasens roll och konkurrensförutsättningar utifrån bland annat de nya energi- och klimatpolitiska målen, den ökade integreringen av biogasmarknaden i EU samt utvecklingen mot mer förnybar energi i transportsektorn. Utredningen ska lämna förslag på ändrade eller helt nya styrmedel och åtgärder för att främja biogasens användning för att nå de klimatpolitiska målen.

2.4 Information och kunskap

För att åstadkomma en omställning behövs både information och kunskap, såsom lärande exempel och vägledningar, som kan bidra till ökad kännedom om och en förståelse för varför en omställning krävs och hur den kan gå till. Information leder inte i sig till ett ändrat beteende, det krävs också att individer och organisationer tar till sig denna information och kunskap och omsätter den till ett lärande för att hitta nya lösningar.

Utökat fokus på att olika insatser som Energimyndigheten gör ska främja arbetet med fossilfria transporter (2.4)

De insatser som har fått ett ökat fokus är primärt arbetet med energi- och klimatrådgivningen (EKR) samt för energi- och klimatcoacher som ett verktyg för att stödja arbetet med omställningen hos målgrupperna hushåll, små- och medelstora företag och organisationer. Åtagandet syftar också till viss del på att Energimyndigheten ökar fokus på befintliga insatser inom det nationella regionalfondsprogrammet[63] till att innefatta målgruppsanpassad information om energieffektivisering av transporter, riktat till små- och medelstora företag, där detta är relevant.

Under 2018–2019 är *Hållbara transporter* ett av två nationella insatsprojekt för EKR[64]. Det finns två spår inom *Hållbara transporter*, information om laddinfrastruktur mot bostadsrättsföreningar samt rådgivning om hållbara resvanor mot allmänhet och små- och medelstora företag. Flera kommuner arbetar också med transporter inom den utökade energi- och klimatrådgivningen, där kommuner får söka medel i konkurrens för att utöka sin rådgivning. Under 2018 har även ett nytt upplägg för hållbara transporter i grundutbildningen för alla nya energi- och klimatrådgivare tagits fram.

[62] https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2018/05/dir.-201845/

[63] http://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/program-och-uppdrag/nationella-regionalfondprogrammet/

[64] http://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/jag-vill-energieffektivisera-hemma/stod-bidrag-och-radgivning2/hitta-din-energi--och-klimatradgivare/insatsprojekt/

Inom nationella regionalfondsprogrammet och energikartläggningsstödet har det fokuserats kring att ta med en kartläggning av transporter när man gör en energikartläggning inom små- och medelstora företag[65]. I utbildningar kring nätbaserat lärande[66] vävs transportfrågorna in där det passar för respektive bransch. Utbildningarna lanserades under hösten 2018 och fler utbildningar till andra branscher är under framtagande.

Ta fram en vägledning och krav på klimatanpassad upphandling (2.4.1)

Som en del i förslaget från strategiska planen har Trafikverket arbetat med åtagandet som avser att klimatkrav införs i upphandling av vägfärjetrafiken. En vägledning för klimatanpassad upphandling för offentliga aktörer har däremot inte tagits fram.

Trafikverkets färjeleder är en förlängning av statlig väg där annan förbindelse saknas. Vägfärjorna drivs i huvudsak på fossil diesel och behöver bli fossilfria. Ett sätt är att ställa krav vid upphandling av nya färjor men även vid ombyggnation av befintliga färjor. Trafikverket Färjerederiet har beslutat om *Vision 45*, vilket innebär att de ska vara fossilfria senast år 2045. Färjerederiet har även tagit fram en plan för hur *Vision 45* ska bli verklighet. Planen omfattar ett flertal åtgärder både för nybyggnation och för ombyggnation[67].

Förstärk vägledningen för klimatsmart samhällsplanering (2.4.2)

Boverket tog under 2016 fram vägledningen om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan[68]. I Sverige är utmaningen att minska utsläppen av växthusgaser störst inom transportsektorn, jordbruket och basindustrin. När det gäller översiktsplanering och minskning av utsläpp så är det framförallt utsläppen i transportsektorns som går att påverka. Åtagandet i den strategiska planen syftar till att förstärka vägledningen. Detta har genomförts genom att vägledningen är publicerad på PBL Kunskapsbanken på Boverkets hemsida. Boverket har förutom att publicera vägledningen även sänt ett webbseminarium[69] som bygger på vägledningens innehåll.

Vägledning för resfria möten och krav på resepolicyer (2.4.3)

Energimyndigheten jobbar med att stötta lokala och regionala aktörer med resfria möten genom arbetet med lokal och regional kapacitetsutveckling[70]. Arbetet sker i samarbete med Trafikverket som tidigare hade i uppdrag att stötta statliga myndigheter i resfria möten (REMM)[71]. Det formella uppdraget för Trafikverket är slut men

---

[65] http://www.energimyndigheten.se/nrp/stod-for-energikartlaggning-i-sma-och-medelstora-foretag/

[66] http://www.energimyndigheten.se/nrp/natbaserat-larande/

[67] https://www.trafikverket.se/contentassets/76169f3bd3e344f2b7637d1eebca4016/inriktningsplan-for-klimatneutral-farjedrift-2045_2018.pdf

[68] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/

[69] https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/webbseminarier/aldre-webbseminarier/klimatpaverkan-och-klimatanpassning-i-oversiktsplanen/

[70] Lokal och regional kapacitetsutveckling är ett uppdrag i Energimyndighetens regleringsbrev för 2018. Mer information om uppdraget finns i avsnitt 2.7.

[71] http://www.remm.se/

de fortsätter att stötta myndigheterna. Det som kvarstår från förslaget i den strategiska planen är att arbeta vidare i frågan om resfria möten mot små och medelstora företag, vilket delvis sker i Energimyndighetens pågående arbete.

Vägledning om flexibla parkeringstal (2.4.4)

Boverket fick i uppdrag i sitt regleringsbrev för 2018 att ta fram en vägledning om flexibla parkeringstal. Uppdraget slutrapporterades i oktober 2018.

Vägledningen[72] handlar om varför parkering för cykel och bil kan vara en viktig del i kommunens arbete med att skapa en mer hållbar stadsutveckling. Flexibla parkeringstal lyfts som en metod för kommunen för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande, effektivare markutnyttjande som i sin tur kan leda till en mer attraktiv stadsmiljö. Med denna vägledning visar Boverket att parkering kan ses som en del i arbetet med att nå ett hållbart stadsbyggande. Vägledningen ger kommuner tips om hur den kan arbeta med flexibla parkeringstal, men ger även exempel på vilka mobilitetsåtgärder kommuner parallellt kan arbeta med, i syfte att främja ett hållbart resande, effektivare markutnyttjande och en mer attraktiv stadsmiljö. Vägledningen visar vilka krav Plan- och bygglagen ställer på parkering kopplat till plan- och bygglovsprocessen.

Identifiera relevanta målgrupper för kommunikationsinsatser (2.4.5)

Inom åtagandet har det tagits fram en kommunikationsplan för att konkretisera arbetet med de åtagande som rör kommunikationsfrågor inom SOFT. I kommunikationsplanen finns en kort målgruppsanalys och även en formulering kring gemensamma huvudbudskap från SOFT.

Paketera lärande exempel (2.4.6)

Inom åtagandet har samtliga sex myndigheter arbetat tillsammans för att ta fram kunskap, information och lärande exempel och sedan sammanställa detta. Det har gjorts en sammanställning av nätverk, vägledningar och annat underlag men det kvarstår att paketera det till målgrupperna på ett samordnat sätt. Dessutom finns nu ett gemensamt kunskapsunderlag i form av en powerpointpresentation med stödtexter. Alla deltagande myndigheter kan använda de delar som de har nytta av vid olika tillfällen. Det leder till att myndigheterna kommunicerar samma budskap och visar samma statistik. Lärande exempel håller på att kartläggas för att hitta en bra struktur för att dels kategorisera och länka mellan myndigheterna på likartat sätt. I det arbetet ingår även att kartlägga inom vilka områden det eventuellt fattas lärande exempel och om det är några målgrupper som är underrepresenterade som mottagare.

Informera mer om klimatanpassade resor (2.4.7)

Under 2017–2018 genomfördes en åtgärd inom Miljömålsrådet i samverkan mellan Konsumentverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten och Naturvårdsverket där www.bilsvar.se uppdaterades samtidigt som ytterligare information om klimatpåverkan integrerades på webbplatsen.

[72] https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/

Naturvårdsverket har även inom åtagandet samverkat med Konsumentverket angående deras webbsida *Hallå konsument*[73], där det finns information om klimatanpassade resor och transporter som löpande uppdateras.

Informera om fritidsbåtars klimatpåverkan (2.4.8)

Åtagandet ska bidra till att minska den negativa miljöpåverkan som båtmotorerna på fritidsbåtar ger upphov till. Arbetet med att ta fram ökad kunskap kring påverkan från drivmedel, motor och körsätt påbörjas våren 2019 på Transportstyrelsen. Därefter genomförs en informationskampanj riktad till båtägare.

Informationsstöd till kollektivtrafikhuvudmän (2.4.9)

Energimyndigheten och Trafikverket har gemensamt tagit fram rapporten *Informationsstöd om elbussupplägg* inom SOFT-projektet. En referensgrupp bestående av representanter för branschorganisationer, kollektivtrafikmyndigheter, trafikföretag samt Linköpings universitet har deltagit i arbetet. Syftet med rapporten är att öka regionala kollektivtrafikmyndigheters, kommunernas och trafikföretags kunskaper kring elektriskt drivna bussar och dess laddinfrastruktur. Mer kunskap kan underlätta beslut kring elbussar och på så vis skapa förutsättningar för att minska klimatpåverkan och lokala emissioner. Rapporten innehåller även information om teknik som på sikt sannolikt skulle kunna minska kostnaderna för att minska koldioxidutsläpp och lokala emissioner. Rapporten är klar och beräknas publiceras i början på 2019.

Utveckla livscykeldata för fordonsproduktion och fordonsåtervinning (2.4.12)

Merparten av arbetet inom detta åtagande sker inom gruppen *LCA för fordon* inom Swedish Life Cycle Center[74]. Arbetet har till stor del bestått av projektpresentationer men också ett antal workshops med följande teman; *Vad efterfrågas mest inom området*, *Next life för batterier* samt *Kommande LCA-krav inom EUs CO_2-krav för personbilar*. Arbetsgruppen har som ambition att komma med inspel och synpunkter på framtida krav inom arbetet med EU:s planerade CO_2-krav för personbilar.

Inom området har Energimyndigheten finansierat två konsultuppdrag till IVL. Det första uppdraget avsåg att ta fram bättre data avseende fordonsbatterier, vilket presenterats i rapporten *The life cycle energy consumption and greenhouse gas emissions from lithium-ion batteries*[75]. I det andra uppdraget kommer en uppföljning av den första rapporten att genomföras. IVL kommer också inom uppdraget att delta i ett internationellt samarbete inom IEA[76] med fokus på att ta fram bättre uppgifter kring kritiska material för fordonsproduktion i allmänhet[77]. SOFT-myndigheterna har i olika remissyttranden och rapporter påtalat att framtida CO_2-krav på fordon också bör inrymma utsläpp från själva produktionen av fordonet.

---

[73] https://www.hallakonsument.se/

[74] https://www.lifecyclecenter.se/projects/lca-and-vehicles/

[75] The life cycle energy consumption and greenhouse gas emissions from lithium-ion batteries. IVL. No C243. 2017. http://www.energimyndigheten.se/globalassets/forskning--innovation/transporter/c243-the-life-cycle-energy-consumption-and-co2-emissions-from-lithium-ion-batteries-.pdf.

[76] International Energy Agency

[77] http://www.ieahev.org/tasks/CRM4EV-critical-raw-material-for-electric-vehicles-task-40/

Information om drivmedel i samhället (2.4.14)

Energimyndigheten fick i 2017 års regleringsbrev ett uppdrag att ta fram ett förslag kring hur information om drivmedels klimat- och miljöpåverkan kan utformas[78]. Regeringen la under våren 2018 fram en proposition baserat på Energimyndighetens förslag och beslutade under sommaren 2018 om ändringar i drivmedelslagen och drivmedelsförordningen. Från 1 januari 2020 är aktörerna tvingade att ge konsumenter miljöinformation om drivmedlets klimatpåverkan och ursprung direkt vid bränslepumpen. Med utgångspunkt i det har Energimyndigheten påbörjat arbetet med utformningen av miljöinformationen.

Öka kunskapen om vad omställningen av transportsektorn innebär för försörjningstrygghet (2.4.15)

Energimyndigheten arbetar löpande med frågor kring försörjningstrygghet inom energisektorn. När det gäller försörjningstrygghet direkt kopplat till omställningen av transportsektorn finns det i nuläget inga specifika aktiviteter eller resultat att lyfta fram. Under 2018 publicerades dock rapporten *Beredskap av framtida energisystem* som FOI[79] tagit fram på uppdrag av Energimyndigheten. Rapporten analyserar försörjningstryggheten i fyra möjliga framtider för energisystemet[80]. Rapporten belyser flera aspekter som berör omställningen i transportsektorn exempelvis en ökad användning av biodrivmedel.

2.5 Forskning och innovation

Forskning och innovation bidrar till att ta fram ny kunskap och hitta nya lösningar på transportområdet. Flera av myndigheterna bedriver i dag forsknings- och innovationssatsningar på transportområdet. Vid revideringar av strategier på forskningsområdet kan synpunkter och behov som lyfts i samordningsuppdraget beaktas och vidareutvecklas.

Vidareutveckla Energimyndighetens forskningsstrategi utifrån identifierade behov i samordningsuppdraget (2.5)

Energimyndigheten har i enlighet med den strategiska planen gått igenom projektportföljen och har bland annat lanserat nya forskningsprogram inom transportområdet. Forskningsprogrammet *Transporteffektivt samhälle* sträcker sig från februari 2018 till december 2023 och omfattar totalt 200 miljoner kronor. Programmet inkluderar både person- och godstransporter samt lösningar för både stad och landsbygd. Programmet fokuserar på omställningen i samhället och inte teknikutveckling.

[78] http://epi6.energimyndigheten.se/PageFiles/54568/MIlj%C3%83%C2%B6information%20om%20drivmedel_uppdragsredovisande%20rapport%202016-012009.pdf

[79] FOI. Beredskap i framtida energisystem. FOI-R--4589--SE.

[80] Energimyndigheten. Fyra framtider – energisystemet efter 2020. ET2016:04.

Forskning om hur flygets klimatpåverkan kan minska (2.5.1)

Energimyndigheten fick våren 2018 i uppdrag av regeringen att främja hållbara biobränslen för flyg[81]. I uppdraget ingår att verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring, vid svenska flygplatser så långt det är möjligt, sker med förnybara drivmedel. För detta ändamål har Energimyndigheten utlyst medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg. Energimyndigheten beviljade i november 2018 stöd till 11 projekt[82] som delar på cirka 34 miljoner kronor. Bland annat ska ett innovationskluster etableras som samordnare och processledare.

Forskning och samverkan för en fossilfri sjöfart (2.5.2)

Energimyndighetens forskningsprogram *Sjöfartsprogrammet* beslutades i mars 2018 och kommer fördela 83 miljoner kronor under perioden juli 2018 till december 2023. Arbetet med programinnehåll har genomförts i dialog med bland annat Sjöfartsverket, Trafikverket, branschaktörer och akademi.

Utbyt erfarenheter och samverka kring forskningsinsatser och resultatspridning (2.5.3)

Åtagandet innebär att berörda myndigheter i samordningsuppdraget tillsammans med andra forskningsfinansiärer samverkar kring forskning och innovation med syfte att främja en fossilfri transportsektor. Ett samverkansmöte genomfördes våren 2018, där Energimyndigheten, Vinnova, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Naturvårdsverket deltog, med syfte att informera varann om pågående aktiviteter. Inblandade myndigheter fortsätter att samverka genom deltagande i varandras aktiviteter bland annat genom programråd och avstämningar inför kommande forskningsproposition.

2.6 Internationellt arbete

För att införa effektiva styrmedel som bidrar till att minska klimatutsläppen från luftfart och sjöfart behövs oftast överenskommelser på internationell nivå. Varken sjöfartens eller luftfartens internationella utsläpp ingår i de överenskommelser som har nåtts inom klimatkonventionen[83]. Kyotoavtalet hänvisar frågan om reduktioner för dessa sektorer till de internationella luftfarts- och sjöfartsorganisationerna; ICAO[84] och IMO[85].

Påverkansarbete för att minska sjöfartens klimatpåverkan (2.6.2)

FN:s sjöfartsorganisation IMO har enats om en överenskommelse för hur växthusgasutsläppen från sjöfarten ska minska. Transportstyrelsen är ansvarig myndighet och har förhandlat för Sveriges räkning. En av målsättningarna är att de årliga utsläppen av

[81] https://www.regeringen.se/49972b/contentassets/7f05b0814e6648c191c5d41e50e8c825/n2018_02705.pdf

[82] http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2018/11-forskningsprojekt-ska-bidra-till-att-na-ett-fossilfritt-flyg/

[83] Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar, https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/sveriges-internationella-overenskommelser/1994/01/so-199313/

[84] International Civil Aviation Organization.

[85] International Maritime Organization.

växthusgaser från den internationella sjöfarten ska kulminera så snart som möjligt och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. Det fastslår staterna i en initial strategi[86] med ett antal mål och principer för organisationens fortsatta arbete med att utveckla konkreta styrmedel.

Den initiala strategin innehåller en lista med möjliga styrmedel som IMO kan komma att utveckla. Dessa är dock vagt formulerade och behöver prioriteras och konkretiseras vilket kommer ske de närmsta åren. Det normala är att beslut föregås av olika konsekvensbedömningar, men i det här fallet har IMO beslutat att detta ska kompletteras med en särskild analys av effekter på stater. Effekter på svenska intressen analyseras i samband med att en instruktion med svenska ståndpunkter tas fram inför varje möte. Eftersom landskapet kan förändras snabbt i förhandlingarna; förslag modifieras och politiken ändras, är det här ett arbete som görs löpande och som en del av Transportstyrelsens rutin för internationellt arbete. Att genom interna och externa kontakter utreda och dokumentera konsekvenserna för Sverige ingår i de underlag som tas fram.

Fortsätt utveckla mätmetoder för fordon, farkoster och arbetsmaskiner (2.6.3)

Sverige bör vara drivande i arbetet med att utveckla metoder för att mäta och redovisa fordons, farkosters och arbetsmaskiners koldioxidutsläpp och energianvändning på EU-nivå.

Utveckling av mätmetoder för lätta fordon är genomförd i och med införandet av den nya körcykeln WLTP[87] för lätta fordon. WLTP-metoden är obligatorisk för nya lätta fordon sedan september 2018. Värdena kommer att användas i framtida arbete med att skärpa utsläppskraven för nya lätta fordon inom EU, och för uppföljning och utvärdering av fordonsflottans utsläpp.

Arbete med att mäta och rapportera utsläppsvärden från nya tunga fordon pågår[88]. Mätmetod för att i testbädd ta fram koldioxidvärde från motorer finns, men för att få en rättvisande bild av ett fordons totala utsläpp används en beräkningsmodell (VECTO) där motorns koldioxidvärde är en av många parametrar.

För mätmetoder för arbetsmaskiners energianvändning så pågår det arbete. Det finns en arbetsgrupp inom det svenska standardiseringsinstitutet SIS, som arbetar med att försöka ta fram en standard för beräkning av arbetsmaskiners energianvändning. Kommissionen har nyligen introducerat ett nytt regelverk om mätning av motorer i testbädd men för att få en bild av en specifik maskins utsläpp krävs utveckling av beräkningsmodeller. Till skillnad från fordon kan arbetsmaskiners utsläpp inte relateras till en viss körd sträcka vilket gör det mer komplicerat. Standardiserade arbetsmoment behöver därför utvecklas till beräkningsmodellerna.

[86] MEPC resolution MEPC.304(72).

[87] Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure, en standardiserad körcykel i laboratoriemiljö som används vid typgodkännande av nya fordon.

[88] https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vecto_en

Fortsatta krav på internationell och EU-nivå om koldioxidnivåer för fordon (2.6.4)

Förhandlingar pågår inom EU om ett nytt förslag till förordning om utsläppskrav på nyproducerade personbilar och lätta nyttofordon. Transportstyrelsen, Trafikverket, Energimyndigheten och Naturvårdsverket har löpande genomfört analyser av Kommissionens förslag som ett underlag till Sveriges ställningstagande i förhandlingarna. Även emissionsstandarder för tunga fordon är under förhandling.

Skärp och utvidga EU-förordning om däck (2.6.5)

Det finns ett förslag på EU-förordning[89] som innehåller skärpta krav för energimärkning av däck. Detta innebär bland annat att energimärkningen kompletteras med vinteregenskaper som snö och is. Förordningen är inte antagen ännu men Energimyndigheten följer förhandlingarna här.

2.7 Samordning och samverkan

För att åstadkomma en omställning av transportsektorn behöver det skapas en förståelse för omställningen som ett gemensamt arbete och en helhetssyn på vad som behöver göras.

Nationell samordning (2.7.1)

Ett åtagande i den strategiska planen handlar om att undersöka möjligheterna till en digital plattform för att följa omställningen till en fossilfri transportsektor och där indikatorer för utvecklingen finns samlade. Under 2018 har Vattenfall och Klimatpolitiska rådet initierat en gemensam förstudie med syfte att visualisera växthusgasutsläppen i Sverige. Även Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Fossilfritt Sverige deltar i arbetet. Verktyget ska innehålla en samlad bild av vilka styrmedel och åtgärder som finns för att minska utsläppen samt indikatorer på området för att visa hur långt vi har kvar till målet om nettoutsläpp 2045. Förstudien har under hösten 2018 fokuserat på transportsektorn med utgångspunkt i det arbetet som tidigare gjorts inom SOFT.

Ett ytterligare åtagande inom nationell samordning handlar om att myndigheterna i samordningsuppdraget bjuder in till fysiska dialogmöten. Behovet av dialogmöten inom SOFT-arbetet har undersökts och resultatet blev att detta åtagande i fortsättningen kommer att ske i samverkan med Energimyndighetens uppdrag om sektorsstrategier. I uppdraget om sektorsstrategier ska Energimyndigheten ta fram strategier för resurseffektivt nyttjande för flera olika sektorer däribland fossilfri transportsektor[90]. Det är aktörerna själva som ska formulera strategier där Energimyndigheten är med som facilitator. Uppdraget om sektorsstrategier kommer att pågå till 2030.

[89] https://ec.europa.eu/info/news/commission-proposes-improved-tyre-labelling-rules-2018-may-17_en

[90] http://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/program-och-uppdrag/Sektorsstrategier-for-energieffektivisering2/sektorer/fossilfria-transporter/

Regional samordning (2.7.2)

Länsstyrelserna fick i uppdrag i sitt regleringsbrev för 2018 att ansvara för den regionala statliga samordningen att arbeta med omställningen till fossilfri transportsektor. Länsstyrelserna ska med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet med att förverkliga regeringens politik avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan.

Energimyndigheten fick två uppdrag i regleringsbrevet för 2018 i syfte att stödja lokala och regionala offentliga aktörer att bidra till energiomställning och minskad klimatpåverkan, *Hållbara transporter* och *Lokal och regional kapacitetsutveckling*[91]. Fokus är att utveckla aktörernas kapacitet att arbeta systematiskt och strategiskt med att integrera energi- och klimatfrågor i olika områden, varav hållbara transporter och omställning till ett mer transporteffektivt samhälle är ett område. Energimyndigheten har utifrån dessa två uppdrag format ett stödprogram där medel fördelas genom öppna utlysningar. Fokus för projekten, som kan pågå till och med 2020, är exempelvis samordnad varudistribution, digitala möten, hållbara resvanor till och från arbetsplatser och skolor, samordnade godstransporter, planering för ökad cykling med mera. Under 2019 och 2020 planerar Energimyndigheten erfarenhetsutbyten och kunskapsöverföring mellan projekten men också ett arbete för att kunna ta fram vägledningar och kunskapsstöd för aktörer som vill implementera och genomföra likande arbete i sin verksamhet.

2.8 Uppföljning och utvärdering

I den strategiska planen föreslås åtgärder och styrmedel för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt en högre andel förnybara drivmedel. Förslagen kommer att innebära att både transportsektorn och andra delar av samhället påverkas på olika sätt. Påverkan beror på hur olika styrmedel och åtgärder utformas, när de genomförs och hur omvärlden förändras. För att nå målet om fossilfrihet på ett långsiktigt samhällsekonomiskt kostnadseffektivt sätt kommer åtgärderna och styrmedlen att behöva förändras i takt med att vi kommer närmare målet. Uppföljning och utvärdering är därför viktiga verktyg för att kunna anpassa den strategiska planen för att nå målet om en fossilfri transportsektor på ett långsiktigt kostnadseffektivt sätt för samhället.

Indikatorer för uppföljning av omställningen och för att följa upp påverkan på andra samhällsområden (3.1 och 3.2)

Indikatorer har tagits fram dels för att följa omställningen i transportsektorn och dels för att följa upp påverkan på andra samhällsområden. Sammantaget har 31 stycken indikatorer sammanställts. Dessa har publicerats i två PM som finns tillgänglig på SOFT:s webbplats. Indikatorerna som används inom SOFT är en utgångspunkt för de myndigheter som arbetar inom SOFT, men även andra myndigheter och aktörer som arbetar med transportomställningen kan ha nytta av underlagen för att till exempel få en helhetsbild av läget och bedöma effekter av enskilda insatser. Läs mer om indikatorerna i kapitel 3.

[91] Dessa uppdrag kopplar mot förslag 2.7.2 i den strategiska planen *Finansiellt stöd ges till regionala och lokala aktörer för att driva informations- och utbildningsprojekt inom de regionala nätverken*.

Utvärdera genomförda åtgärder och styrmedel (3.3)

För att kunna utvärdera hur förslagen i den strategiska planen påverkat omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och vilka samhällsekonomiska kostnader och nyttor som uppstått krävs information om vilken effekt som förslagen i den strategiska planen har haft. För att utvärderingar och samhällsekonomiska analyser ska genomföras likvärdigt inom SOFT har olika metoder och vägledningar tagits fram. En vägledning för att genomföra samhällsekonomiska kostnadseffektivitetsanalyser har tagits fram vilken används som stöd i bedömningen om en samhällsekonomisk analys ska genomföras på ett åtagande eller förslag. Även en metod för uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder och styrmedel ska utarbetas och är i skrivande stund inte färdigställd.

Kontrollstationer vart fjärde år (3.4)

Regelbundna kontrollstationer av den strategiska planen bör genomföras. Den första kontrollstationen planeras inom ramen för SOFT-uppdraget att utföras under 2019. Kontrollstation SOFT 2019 innefattar att följa upp hur arbetet med den strategiska planen för transportomställningen fortlöper, att följa upp genomförda och beslutade åtaganden och förslag utifrån deras respektive påverkan på samhällsekonomin[92], samt att beskriva transportomställningen i stort.

Fokus för den första kontrollstation för SOFT är på uppföljning och beskrivande underlag snarare än på utvärdering. Detta eftersom det bedöms vara för tidigt att se några större effekter av arbetet med den strategiska planen redan 2019. Uppföljningen görs med hjälp av en sammanställning av vilka åtaganden och förslag som påbörjats, genomförts och analyserats. Uppföljningen tar även hjälp av indikatorer samt en analys av hur olika omvärldsfaktorer utvecklats. I projektet ingår även att identifiera behov av metoder och underlag inför kommande kontrollstationer och samhällsekonomiska utvärderingar.

Det ingår att rekommendera mindre justeringar av den strategiska planens beslutade åtaganden och förslag, på basis av delleveranserna. Det ingår även att rekommendera större justeringar om det kan motiveras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv och preliminära bedömningar av effekter.

Kontrollstation SOFT 2019 kommer att publiceras i en rapport i början av 2020.

Utvärdering av arbetssätt och organisatoriskt lärande (3.5)

En utvärdering av arbetssättet inom samordningsuppdraget har initierats. Konsultbyrån Faugert & Co utvärdering AB har anlitats för att följa och utvärdera arbetssättet. Utvärderingen kommer att innehålla en utvärdering av framtagandet av den strategiska planen samt en löpande utvärdering under genomförandefasen av SOFT fram till och med slutet av 2019 då uppdraget avslutas. Faugert kommer att återkoppla resultat löpande under utvärderingens gång för att bidra till en lärande process för de inblandade myndigheterna. Resultaten från utvärdering kommer att presenteras i lärande workshops samt en slutrapport i början av 2020.

[92] Kontrollstationens innehåll på övergripande nivå har publicerats i rapporten *Plan för uppföljning och utvärdering*… ER 2017:11.

Fortsatt arbete med analys av omställningens förväntade effekter på samhällsekonomin (3.6)

De samhällsekonomiska värderingar som tas fram och rekommenderas inom transportsektorn ses löpande över inom ramen för ASEK-arbetet[93]. Inom transportområdet används värdet på koldioxidutsläpp till exempel i bedömningar av samhällsekonomisk kostnadseffektivitet hos styrmedel och åtgärder för omställningen, inom infrastrukturplaneringen, liksom i beräkningen av transporternas externa kostnader. En översyn av värdet på koldioxidutsläpp motiveras dels mot bakgrund av de skärpta utsläppsmål som omfattas av klimatlagen, dels av senare års forskning kring koldioxidens skadekostnader. Översynen av koldioxidvärdet har påbörjats och fortsätter under våren 2019 med bedömningar av olika underlag för värdering av koldioxid och genom diskussioner i ASEK:s samrådsgrupp och ASEK:s vetenskapliga råd. Förslag på koldioxidvärdering från och med år 2020 kommer att föras fram senast i maj 2019.

Ett åtagande handlar även om att undersöka lämpliga modeller och metoder för att analysera omställningens sammantagna effekter på samhällsekonomin. Marginalkostnader för att nå 70-procentsmålet inom transportsektorn kommer sannolikt att tas fram av Konjunkturinstitutet som underlag för ASEK:s arbete med översyn av koldioxidvärdering. Då den första kontrollstationen för SOFT ska vara mer av uppföljande än utvärderande karaktär så kommer översynen av vilket behov av metod- och modellutveckling som kan finnas för att kunna göra en samlad samhällsekonomisk analys av omställningen inte att behöva ske förrän efter den första kontrollstationen. Energimyndigheten planerar att ta fram ett PM om detta till slutet av 2019.

Fortsatt samverkan kring omvärldsbevakning (4.5)

Flera viktiga omvärldsfaktorer som påverkar utvecklingen inom transportsektorn har beskrivits tidigare i den strategiska planen. Berörda myndigheter inom samordningsuppdraget har arbetat vidare med omvärldsbevakning inom uppdraget. Underlaget från omvärldsbevakningen kommer användas som ett underlag till kontrollstation SOFT.

Ett gemensamt seminarium på temat omvärldsanalys genomfördes i februari 2018. Seminariet dokumenterades i en PM[94]. På Trafikanalys uppdrag genomförde en konsult en omvärldsanalys av klimatmotiverade förändringar av internationella regler inom det transportpolitiska området. Uppdraget[95] redovisades i november 2018 och bereds för närvarande av Trafikanalys som avser att publicera en PM i januari 2019. Ett seminarium genomfördes den 26 november där rapporten föredrogs och fortsatt samråd av framtida omvärldsanalyser genomfördes. Ytterligare en redovisning är planerad till våren 2019. En sammanfattande slutredovisning, som lämnas som ett underlag till kontrollstationen, lämnas senast i juni 2019.

---

[93] ASEK = Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn. https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/analysmetod-och-samhallsekonomiska-kalkylvarden-for-transportsektorn-asek/

[94] Trafikanalys dnr. 2018/41: Omvärldsfaktorer av betydelse för den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Dokumentation från ett myndighetsgemensamt seminarium 2018-02-15.

[95] Nilsson, M. 2018-11-16: Transporter, klimat och internationell regelutveckling – en omvärldsanalys. Finns hos Trafikanalys, dnr. 2018/49.

3 Uppföljning av omställningen i transportsektorn

I samordningsuppdraget har myndigheterna sammanställt totalt 31 indikatorer för att följa omställningen i transportsektorn. Indikatorerna ger en samlad bild av hur transportomställningen går och hur andra relevanta samhällsmål och områden utvecklas. På flera områden visar indikatorerna att utvecklingen går åt rätt håll. Fortsatt arbete och fler åtgärder kommer dock att behövas för att vi ska kunna nå 70-procentsmålet i tid.

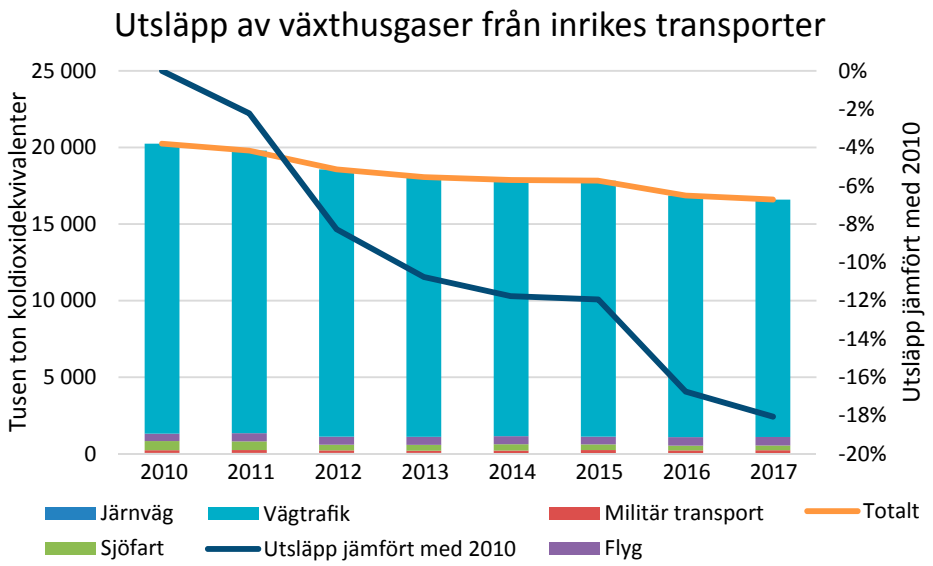
Samtliga indikatorer bygger på befintlig statistik. De flesta indikatorer publiceras i andra sammanhang. Ett fåtal utgör nya bearbetningar.

Här följer en kort summering av de övergripande indikatorerna. Samtliga indikatorer presenteras på Energimyndighetens webbsida för SOFT[96]. Indikatorerna som presenteras här i statusrapporten är uppdaterade med siffror för 2017 i enlighet med nyligen publicerade data[97].

Uppföljning av 70-procentsmålet

70-procentsmålet innebär att utsläpp från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska sina utsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

Utsläppen 2017 var 18,1 procent lägre än 2010 för inrikes transporter. Samtidigt som trafiken för inrikes transporter har ökat har högre inblandningsnivåer av biodrivmedel samt energieffektivisering av fordonsflottan bidragit till att minska utsläppen.



[96] http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/samordiningsuppdrag-for-omstallning-av-transportsektorn/indikatorer-inom-soft/indikatorer-for-transportomstallningen/

[97] http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-territoriella-utslapp-och-upptag/#

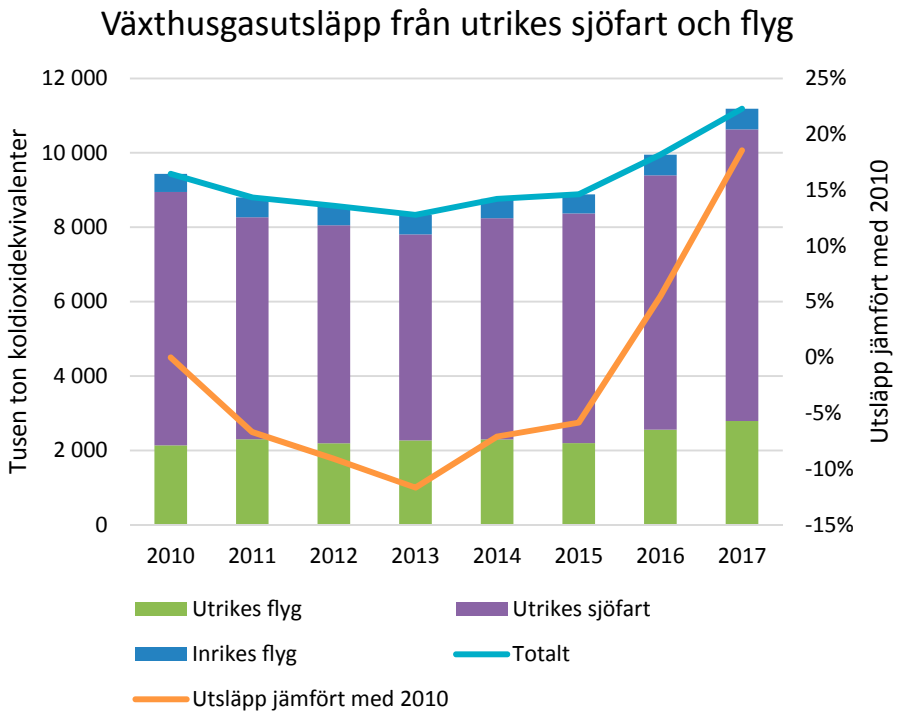
De totala utsläppen för inrikes transporter under perioden 2010–2017 har minskat för i princip alla trafikslag. Utsläppen från järnvägen vid dieselanvändning har minskat med runt 30 procent.

Vägtrafiken står för den största delen av utsläppen och har minskat med drygt 18 procent till följd av en högre inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel samt energieffektivisering av fordonsflottan. För tunga transporter används en högre andel biodrivmedel i form av HVO och FAME.

Utsläppen från inrikes sjöfart har mer än halverats under perioden. Användningen av lättare eldningsoljor har ökat markant och ersatt tunga eldningsoljor. Tillgänglig statistik är dock osäker här och datainsamlingen ses över.

Övergripande indikatorer som kopplar till Sveriges klimatmål

I målet om 70-procents minskning av växthusgaser ingår inte inrikes luftfart, utrikes luftfart och utrikes sjöfart. Övergripande indikatorer har tagits fram för att följa utvecklingen för de trafikslag som ej ingår i 70 procents målet där växthusgasutsläpp från utrikes sjöfart och flyg är en av dem.



Totalt har växthusgasutsläppen från utrikes sjöfart och flyget ökat med knappt 19 procent sedan 2010. Den största procentuella ökningen har skett för utrikes flyg som ökat med drygt 30 procent sedan 2010. Antalet avresande passagerare inom utrikes flyg har ökat från drygt 20 miljoner passagerare 2010 till knappt 29 miljoner passagerare 2017.

Däremot har den största ökningen i faktiska utsläpp skett för utrikes sjöfart vars utsläpp var drygt 1 miljon ton koldioxidekvivalenter högre 2017 än 2010. Utsläppen för utrikes sjöfart ökade med 15 procent från 2016 till 2017.

Förklaringar till ökningen för utrikes sjöfart är bland annat att:

- Svenska aktörer vunnit marknadsandelar på bunkringsmarknaden dels genom att de var tidigt ute med lågsvavelhaltigt bränsle samt då ett konkurrerande danskt företag gick i konkurs 2014.
- Produktionen av restoljor Eo2-5 har ökat som en konsekvens av den ökade efterfrågan på lågsvavelhaltigt bränsle, restoljan Eo2-5 har sedan kunnat säljas som billigare högsvavelhaltigt bränsle.

Övriga SOFT-indikatorer

Utvecklingen för de tre benen inom SOFT; transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt förnybara drivmedel, följs också med indikatorer. För utvecklingen per ben läs vidare på Energimyndighetens webbsida för SOFT.

På webbsidan finns även ett antal indikatorer som följer utvecklingen när det gäller andra samhällsmål och politikområden som antingen påverkar eller påverkas av transportomställningen.

4 Kommande utmaningar

Under 2019 kommer ett stort fokus att ligga på den kontrollstation för SOFT som kommer att genomföras, där samtliga SOFT-myndigheter kommer att delta i arbetet. Fokus för denna kontrollstation är uppföljning snarare än utvärdering. Anledning till det är att så pass kort tid har passerat sen den strategiska planen publicerades vilket gör det svårt att utvärdera effekter av planen. I vissa fall kan det dock vara möjligt och då ska det givetvis genomföras. Det kan också ingå i arbetet med kontrollstationen att rekommendera både mindre och större justeringar av den strategiska planen. Det ingår inte i arbetet med kontrollstationen att revidera den strategiska planen, men däremot kan resultatet från arbetet vara ett bra underlag för en eventuell framtida revidering och uppdatering av den strategiska planen.

Just nu pågår en utvärdering av hela samordningsuppdraget och i en första fas kommer effekterna av att sex myndigheter har arbetat tillsammans att utvärderas. I den utvärderingen kommer inte effekterna av aktiviteterna i de strategiska planen att utvärderas utan själva arbetsprocessen mellan myndigheterna. Effekter och mervärde av själva samordningsuppdraget kommer att utvärderas och ska bidra till ett organisatoriskt lärande under uppdragets gång. Utvärderingsuppdraget ska även ge inspel till hur en eventuell fortsättning av samordningsuppdraget skulle kunna se ut efter 2019.

Många av förslagen som presenterades i den strategiska planen har lett till nya uppdrag och utredningar under det senaste året. Ungefär 40 procent av alla förslag har bedömts som aktiverade. För förslag som kopplar mot ett transporteffektivt samhälle är däremot enbart en fjärdedel av förslagen pågående. Detta säger ingenting om storleken eller vikten av de förslag som faktiskt aktiverats utan enbart om antalet. Att arbeta med att främja ett mer transporteffektivt samhälle är mycket viktigt för att en omställning till en fossilfri transportsektor ska uppnås. Trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg bör minskas genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt. Det är viktigt att fortsätta arbetet även inom de andra två områden om energieffektiva och fossilfria fordon och förnybara drivmedel. Generellt sett finns det mycket mer att göra utifrån förslagen i den strategiska planen och regeringen bör öka takten med att ta sig an fler av de förslag som myndigheterna lade fram i den strategiska planen.

Myndigheterna i samordningsuppdraget kommer att fortsätta att arbeta i samtliga aktuella åtaganden och pågående förslag under 2019. SOFT fortsätter dessutom att följa upp om ytterligare förslag från den strategiska planen aktiveras. SOFT:s nuvarande uppdrag löper ut vid utgången av 2019 men utmaningarna med omställningen till fossilfrihet inom transportsektorn kommer finnas kvar efter det. Myndigheterna i samordningsuppdraget anser att det är viktig att fortsätta arbetet med omställningen av transportsektorn och ser stora vinster med att fortsätta arbeta tillsammans i frågan.

P
P
O
O
L

Bilaga A: Översikt över åtaganden och förslag

I tabellen nedan beskrivs alla åtaganden och förslag som presenterades i den strategiska planen. Samtliga aktiviteter som är pågående är markerade i kolumnen Status. För förslag där det inte finns någon status markerad innebär det att förslaget inte bedömts som aktiverat.

Åtagandena följs upp med trafikljusmodellen: *grönt* (ingen avvikelse mot plan), *gult* (viss avvikelse mot plan) och *rött* (stor avvikelse mot plan). När det gäller åtaganden finns även information över vilken myndighet som är ansvarig och när åtaganden bedöms sluta.

Förslagen följs upp utifrån om de är pågående eller inte. När ett förslag kommer tillbaka som ett uppdrag från regeringen eller aktiveras på annat sätt får förslaget status *pågående* (lila markering). Information om ansvarig utförare samt slutdatum noteras i de fall det finns tillgängligt.

I kolumnen Aktör markeras vilken aktör som är ansvarig i de fall aktiviteten är pågående. Inom parantes anges även vilka andra aktörer som deltar i en aktivitet. I de fall aktiviteten inte är pågående anges i kolumnen den aktör som föreslogs i den strategiska planen.

För information om vilken effekt som åtaganden och förslag kopplar mot hänvisas till bilaga A i den strategiska planen.

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.1 Samhällsplanering				
2.1.1 Ett förtydligande om hur de skrivningar som har gjorts i infrastruktur-propositionen och budgetpropositionen om relationen mellan hänsynsmålet och funktionsmålet ska tolkas.	Regering/riksdag		Förslag	
2.1.1 Infrastruktur-planeringen ska utvecklas inom klimatmålets ramar och i linje med andra hänsynsmål.	Regeringen ger i uppdrag till Trafikverket och regionala länsplaneupprättare		Förslag	
2.1.2 Myndigheter ställer tydligare krav avseende klimatpåverkan vid medfinansiering av infrastruktur samt främjar klimatmålet vid sin bedömning av kommunernas lokalisering av verksamhet och bebyggelse.	Trafikverket (Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket)	2019-12-31	Åtagande och förslag	Gul
2.1.2 Myndigheter ställer tydligare krav avseende klimatpåverkan vid medfinansiering av infrastruktur samt främjar klimatmålet vid sin bedömning av kommunernas lokalisering av verksamhet och bebyggelse.	Boverket (Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket)	2019-12-31	Åtagande och förslag	Klar
2.1.3 Stadsmiljöavtalen utvecklas	Regeringen		Förslag	Pågående

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.1.4 Införande av ett stadstrafikmål	Regeringen		Förslag	Pågående
2.1.5 Utred ansvar för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder	Regeringen ger Trafikverket och Energimyndigheten i uppdrag		Förslag	
2.1.6[98] Öka kunskapen om vad nationella myndigheter gör idag, och skulle kunna göra framöver (givet gällande uppdrag och roll), för att bidra till en attraktivare kollektivtrafik (i bemärkelsen attraherar färdmedelsandelar från biltrafik) som är effektiv avseende energi och ekonomi, och hur framtidens mobilitetslösningar kan bidra till detta.	Trafikanalys (Boverket, Energimyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	2019-06-30	Åtagande	Grön
2.1.7 Fortsatt arbete med elvägar vilket ger underlag till nationella planen för transportsystemet.	Trafikverket (Energimyndigheten, Trafikverket, Naturvårdsverket, Vinnova)		Förslag	Pågående
2.1.8 Ny bärighetsklass för lastbilar införs.	Trafikverket, Transportstyrelsen		Förslag	Klar
2.1.8 Trafikverket ser därefter över vilka delar av det nationella vägnätet som lämpar sig för BK4 och klassar om dessa vägar.	Trafikverket	2019-12-31	Åtagande	Grön
2.1.8 Ytterligare forskning och demonstrationsprojekt för längre lastbilar genomförs.	Trafikverket		Förslag	Pågående
2.1.8 Beakta förslag i Trafikverkets rapportering av regeringsuppdrag Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg	Trafikverket		Förslag	Klar
2.1.9 Trafikverket koordinerar EU bidrag och stöd för moderniseringen av järnvägen bl.a. för ERTMS.	Trafikverket	2019-12-31	Åtagande	Grön
2.1.10 Underlag till regionala planer för tillförsel av förnybara drivmedel tas fram	Länsstyrelsen		Förslag	Pågående
2.1.10 Utöka samordningsansvaret för laddinfrastruktur till att omfatta förnybara drivmedel generellt	Energimyndigheten (Trafikverket, Naturvårdsverket)		Förslag	Pågående
2.2 Ekonomiska styrmedel				
2.2.1 En översyn av koldioxidskatten	Regeringen		Förslag	
2.2.1 En utredning om långsiktig beskattning inom transportsektorn påbörjas	Regeringen tillsätter en utredning		Förslag	
2.2.2 Reseavdraget utreds i syfte att förändra eller avskaffa det	Regeringen tillsätter utredning		Förslag	Pågående
2.2.3 Utredning om statlig parkeringsskatt	Regeringen tillsätter utredning		Förslag	

[98] Åtagande 2.1.6 har ändrat titeln jämfört med titeln i den strategiska planen. Tidigare titel: *Öka kunskapen om nationella myndigheters roll för framtidens mobilitetslösningar (kollektivtrafik, autonoma fordon, betalmodeller, delad mobilitet, drivkrafter till förändrat resebeteende med mera).*

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.2.4 Stöd till infrastruktur för samordnad stadslogistik/ godstransporter	Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ramverk för detta med stöd av Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Boverket		Förslag	
2.2.5 Avvakta ställningstagande från Regeringen angående miljökompensation för järnväg.	Trafikverket		Förslag	Klar
2.2.6 Utred hur utformning av hamnavgifter kan styras för att gynna överflyttning av gods från land till sjö samt fartyg med låg klimat- och miljöpåverkan.	Regeringen tillsätter utredning		Förslag	
2.2.7 Ett bonus-malus-system som främjar energieffektiva och fossilfria fordon införs	Regeringen		Förslag	Pågående
2.2.7 Införande av förändrade beskattningsregler för förmånsbilar	Regeringen		Förslag	Pågående
2.2.7 Beskattningsreglerna för drivmedel som används i förmånsbilar ses över	Regeringen ger Skatteverket i uppdrag med stöd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Naturvårdsverket och Energimyndigheten		Förslag	
2.2.7 Utred möjligheter att ge investeringsstöd i form av en statlig riskavtäckningsfond, som kan användas som garanti för rederier och hamnar vid investeringar som syftar till att minska klimatpåverkan från fartyg.	Regeringen ger relevant myndighet i uppdrag.		Förslag	
2.2.7 Utred möjligheter att skapa en CO_2-fond, som helt eller delvis finansieras av näringen själv, för att stödja investeringar i teknik för att minska klimatpåverkan från sjöfarten.	Regeringen ger relevant myndighet i uppdrag		Förslag	
2.2.8 Utred investeringsstöd till ökad produktion av förnybara drivmedel	Regeringen tillsätter utredning		Förslag	
2.2.9 Utöka medlen för stöd till demonstration av nya och effektiva tekniker för produktion av förnybara drivmedel	Regeringen ger Energimyndigheten utökade medel		Förslag	
2.2.10 Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja förnybara flygbränslen	Särskild utredning	2019-03-01	Förslag	Pågående
2.2.11 Utred vilka styrmedel och åtgärder som kan främja sjöfartens användning av förnybara drivmedel, här ingår även tillgänglighet till infrastruktur för förnybara drivmedel för sjöfarten.	Trafikverket (deluppdrag)		Förslag	Pågående
2.2.11 Förläng skattenedsättningen för landansluten el i hamn efter 2020.	Regeringen		Förslag	
2.2.11 Inför skattenedsättning för landansluten el i hamn för fartyg med bruttodräktighet under 400 samt för laddning av batterier för eldrivna fartyg och för direktöverförd el till lindragna elfärjor.	Regeringen		Förslag	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.2.12 Utred hur farledsavgifter kan åstadkomma större klimat- och miljönytta genom bl.a. en differentiering av avgifterna baserad på sjöfartens klimat- och miljöpåverkan.	Trafikanalys	2017-12-31	Åtagande	Klar
2.3 Administrativa styrmedel				
2.3.1 Beslut fattas om möjligheten för kommuner att införa miljözoner	Regeringen		Förslag	Klar
2.3.1 Utred införande av särskilda utsläppsklasser för arbetsmaskiner som är elhybrider, laddhybrider eller batteridrivna i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbrännings-motordrivna mobila maskiner.	Regeringen ger Transport-styrelsen i uppdrag		Förslag	
2.3.2 Regelverk och styrmedel för ökad godssamordning ses över	Regeringen ger Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag		Förslag	
2.3.2 Ökad kunskap om digitala lösningar för samordning av långväga godstransporter tas fram	Trafikverket (Energimyndig-heten, Trafikanalys)	2019-02-28	Åtagande	Grön
2.3.3 Utred kommuners möjligheter att ställa krav på gröna res- och transport-planer	Regeringen ger Boverket i uppdrag		Förslag	
2.3.4 En översyn av regelverken kan behövas så att nya typer av utsläppsfria fordon och fordon som delas ska kunna främjas i olika former av innovativa och hållbara transportlösningar	Regeringen ger Transport-styrelsen i uppdrag		Förslag	
2.3.5 Inför reduktionsplikt för bensin och diesel	Energimyndigheten		Förslag	Klar
2.3.5 Utred hur höginblandade/rena biodrivmedel ska främjas	Energimyndigheten		Förslag	Pågående
2.3.5 Utred konsekvenser och möjligheter för ökad låginblandning av biodrivmedel i vägtrafik, bl.a. se över standarder	Regeringen ger Transport-styrelsen i uppdrag		Förslag	
2.3.6 Ökad efterlevnad av förmåns-beskattning på subventionerad arbetsplatsparkering	Skatteverket		Förslag	
2.4 Information och kunskap				
2.4 Utökat fokus på att olika insatser som Energimyndigheten gör, riktade till målgrupperna hushåll, företag och organisationer, ska främja arbetet med fossilfria transporter.	Energimyndigheten	2019-12-31	Åtagande	Grön
2.4.1 En vägledning för klimatanpassad upphandling tas fram och implementeras inkl ändring av miljöbilsförordning. I nästa steg ingår att se över hur staten kan ställa klimatkrav på upphandling av offentlig trafik.	Regeringen ger Upphand-lingsmyndigheten i uppdrag med stöd av Energimyndig-heten och Trafikverket och Naturvårdsverket i samråd med SKL. Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att ansvara för ändringen av miljöbilsförordningen.		Förslag	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.4.1 Klimatkrav införs i upphandling av vägfärjetrafiken.	Trafikverket	2018-12-31	Åtagande	Klar
2.4.2 Boverkets vägledning om översiktsplanering för minskad klimatpåverkan implementeras genom en utbildningssatsning, t.ex. inom ramen för det pågående regerings-uppdraget PBL Kompetens.	Boverket	2019-12-31	Åtagande	Grön
2.4.3 Framtagande och implementering av vägledning för resfria möten mot målgrupper inom offentlig sektor (och små och medelstora företag).	Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket		Förslag	Pågående
2.4.3 Utökat ansvar för statliga myndigheter att tillämpa ett miljöledningssystem att utveckla arbetet med resepolicyer inom miljöledningssystemet.	Regeringen ändrar förordning.		Förslag	
2.4.4 Vägledning om flexibla parkeringstal	Boverket	2018-10-31	Förslag	Klar
2.4.5 Målgrupps-/intressentanalyser för olika informations- och kommunikationsinsatser tas fram	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	2019-12-30	Åtagande	Klar
2.4.6 Kunskap, information och lärande exempel tas fram och paketeras till olika målgrupper och de regionala nätverken	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	2019-12-30	Åtagande	Grön
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	Naturvårdsverket (Boverket, Energimyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen)	2019-12-30	Åtagande	Klar
2.4.7 Undersök möjligheten att ställa krav på redovisning av flygresors klimatpåverkan vid försäljning och marknadsföring av resor.	Regeringen ger Konsumentverket i uppdrag		Förslag	
2.4.8 Information till fritidsbåtägare om hur val av drivmedel och motor och körsätt påverkar miljö och hälsa	Transportstyrelsen (Energimyndigheten)	2019-10-30	Åtagande	Grön
2.4.9 Informationsstöd om elbussupplägg till kollektivtrafikhuvudmän	Energimyndigheten (Trafikverket)	2018-12-31	Åtagande	Klar
2.4.10 Skärpt energi- och koldioxidmärkning av fordon införs	Regeringen ger Konsumentverket uppdrag och föreskriftsrätt		Förslag	
2.4.11 Obligatorisk utbildning i sparsam körning införs i maskinförarutbildningen samt i examinationen.	Regeringen		Förslag	
2.4.12 Utveckla LCA-data avseende fordonsproduktion och fordonsåtervinning tas fram	Energimyndigheten (Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	2019-12-31	Åtagande	Grön
2.4.13 Verkliga utsläpp från fossila drivmedel istället för schablonvärde rapporteras i lagen om reduktionsplikt	Regeringen föreslår en ändring i lagen om reduktionsplikt		Förslag	

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.4.14 Utred möjligheten att offentliggöra rapportering enligt Hållbarhetslagen och Drivmedelslagen.	Energimyndigheten		Förslag	Pågående
2.4.14 Information om drivmedel i samhället	Energimyndigheten (Transportstyrelsen)		Åtagande	Klar
2.4.15 Öka kunskapen om vad omställningen av transportsektorn innebär för försörjningstrygghet	Energimyndigheten	2019-12-31	Åtagande	Gul
2.5 Forskning och innovation				
2.5 Vidareutveckla Energimyndighetens forskningsstrategi utifrån identifierade behov i samordningsuppdraget	Energimyndigheten	2019-06-30	Åtagande	Grön
2.5.1 Gör en översyn av de statliga forskningsmedlen till luftfart för att se hur de kan inriktas och anpassas för att tydligare styra mot fossilfrihet.	Statliga forsknings-finansiärer		Förslag	Pågående
2.5.2 Gör en översyn av de statliga forskningsmedlen till sjöfarten och behovet av ett särskilt forsknings- och innovationsprogram för energieffektiv och fossilfri sjöfart. Översynen bör även ta ställning till om medlen till forskning för fossilfri sjöfart bör öka. Fortsatt finansiellt stöd av befintliga och potentiella samarbetsplattformar behövs för att förstärka samarbetet mellan sjöfartsnäringen, offentliga aktörer och akademi.	Energimyndigheten (Trafikverket)	2018-03-22	Förslag	Klar
2.5.3 Samverkan görs kring forsknings- och innovationsinsatser och resultatspridning	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	2018-12-31	Åtagande	Grön
2.6 Internationellt arbete				
2.6.1 Utredning av EU-ETS och CORSIAs möjligheter att på sikt vända trenden med de snabbt ökande utsläppen från internationellt flyg.	Regeringen tillsätter utredning		Förslag	
2.6.2 Sverige bör aktivt verka för att en internationell målsättning om att minska sjöfartens klimatpåverkan och att ytterligare internationella styrmedel skyndsamt kommer på plats.	Transportstyrelsen		Förslag	Pågående
2.6.2 Driva frågan om samsyn kring index för fartygs miljö- och klimatpåverkan internationellt, i syfte att styrmedel på nationell till global nivå kan miljödifferentieras utifrån samma kriterier överallt i världen.	Regeringen med bistånd av Transportstyrelsen		Förslag	
2.6.3 Fortsatt utveckling av mätmetoder för lätta och tunga fordons energianvändning	Transportstyrelsen		Förslag	Pågående
2.6.3 Driva på för införande av mätmetoder för arbetsmaskiners energianvändning	Transportstyrelsen		Förslag	Pågående

Vad ska göras?	Aktör (inklusive övriga aktörer)	Slutdatum	Åtagande/ förslag	Status
2.6.4 Fortsatta och skärpta krav på EU-nivå om koldioxidnivåer för nya fordon	Transportstyrelsen (Energimyndigheten, Trafikverket, Naturvårdsverket)		Förslag	Pågående
2.6.5 EU-förordning om energimärkning av däck följs upp och krav utvecklas	Energimyndigheten		Förslag	Pågående
2.7 Samordning och samverkan				
2.7.1 Myndigheterna i samordningsuppdraget bjuder in till fysiska dialogmöten.	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	2019-12-30	Åtagande	Grön
2.7.1 Undersöka möjligheterna att inrätta en digital plattform för att följa arbetet med omställningen och den nationella samordningen	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	2019-12-30	Åtagande	Grön
2.7.2 Länsstyrelserna får i uppdrag att ansvara för den regionala statliga samordningen att arbeta med omställningen till fossilfri transportsektor.	Länsstyrelsen		Förslag	Pågående
2.7.2 Finansiellt stöd ges till regionala och lokala aktörer för att driva informations- och utbildningsprojekt inom de regionala nätverken.	Energimyndigheten		Förslag	Pågående
3. Uppföljning och utvärdering				
2.1.1 Analys av hur samtliga styrmedel och åtgärder i den strategiska planen bedöms påverka trafikutvecklingen för de olika trafikslagen	Regeringen ger Trafikverket i uppdrag		Förslag	
3.1, 3.2 och 3.3 Fortsätta arbetet med indikatorer och utvärdering	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	2019-12-31	Åtagande	Grön
3.4 Genomföra en första kontrollstation för att följa upp och utvärdera arbetet med omställningen inför revidering av den strategiska planen	Energimyndigheten (Boverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Naturvårdsverket)	2019-09-30	Åtagande	Grön
3.5 Utvärdering av arbetssätt och organisatoriskt lärande avseende det processinriktade samordningsarbetet på nationell och regional nivå	Energimyndigheten	2019-12-31	Åtagande	Grön
3.6 Genomföra fortsatt översyn av värderingen av koldioxid	Trafikverket (Energimyndigheten, Naturvårdsverket)	2019-10-31	Åtagande	Grön
3.6 Analys av omställningen och förslagen i den strategiska planens sammantagna effekter på samhällsekonomin	Energimyndigheten (Trafikverket, Naturvårdsverket)	2019-12-31	Åtagande	Grön
4.5 Fortsatt samverkan kring omvärldsbevakning	Trafikanalys (Boverket, Energimyndigheten Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket)	2019-12-31	Åtagande	Grön

P
P
O
O
L

Den här rapporten är framtagen i samarbete med:

Energimyndigheten

Energimyndigheten, Box 310, 631 04 Eskilstuna
Telefon 016-544 20 00, Fax 016-544 20 99
E-post registrator@energimyndigheten.se
www.energimyndigheten.se

Arkitektkopia AB, Bromma, 2019