

### Yttrande remiss

Styrelsen 2022-10-31

Dnr: 1046/22

(SLK Dnr 1046/22))

Handläggare:

Maria Strömberg avdelningschef Kluster & Innovation

Eva-Lena Albihn Vice VD och hållbarhetschef

Telefon: 0707-61 23 73, 0707-61 24 24

E-post: maria.stromberg@businessregion.se; eva-

lena.albihn@businessregion.se

## Yttrande underlagsrapporterna till kommande klimatpolitiska handlingsplan 2023

### Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg:

Att godkänna förslag till yttrande och överlämna detsamma till stadsledningskontoret.

### Sammanfattning

- Mer test och demo mellan näringsliv, samhälle och akademi som leder till uppskalning. För att snabba på klimatomställningen behöver offentliga aktörer bygga kunskap så att vi kan gå från pilot till uppskalning, med hållbar finansiering.
- Skapa en marknadsutveckling där näringslivets klimatsmarta lösningar efterfrågas, inte minst ifrån offentlig sektor.
- Vi saknar koppling till alla färdplaner som branscherna tagit fram samt samarbete med kommunernas näringslivskontor, handelskamrar, Företagarna och Svenskt Näringsliv.
- Vi är positiva till kunskapslyftet i hela utbildningssystemet och kompetenslyft på ledarskap samt för politiker så att klimatomställningsfrågan kommer in i varje beslut och budget.
- Elbehov och produktionsvolym mäts först 2045 – är oacceptabelt.
- Minska hinder för att öka användningen av industriell restvärme.
- Klimatneutralt byggande – inkludera hela värdekedjan, vilket skapar affärsmöjligheter och nya jobb.
- Vårt förslag är att fokusera på områden som i Göteborgsstads elektrifieringsplan, så som upphandling, kompetens/ kommunikation, finansiering, digital infrastruktur och markanvändning i rapporten för Transportsektorn.

#### BUSINESS REGION GÖTEBORG AB

Besöksadress: Östra Hamngatan 5, Postadress: Box 11119, 404 23 Göteborg  
Telefon växel: 031-367 61 00, [www.businessregiongoteborg.se](http://www.businessregiongoteborg.se)



Vi ser positivt på att de tre rapporterna är ett och samma ärende. Utmaningar inom klimat och miljöområdet hänger ihop i den komplexa samhällsomställningen och att det är viktigt att få med alla perspektiv för att snabbt nå framgång. Den första rapporten "Näringslivets Klimat-omställning" är tydlig med konkreta åtgärder på en bredd i näringslivet, som förutsätter samverkan och samarbete med nationella, regionala och lokala aktörer inom den offentliga sektorn. Vi ställer oss också positiva till det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet.

Rapporten "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning" innehåller högst relevanta förslag till åtgärder, men vi menar att dessa kräver förutsättningar som tyvärr inte tas upp i rapporten. Ur vårt perspektiv kan förutsättningarna tex sorteras in under de sex strategiska insatsområden som Göteborg Stads Elektrifieringsplan definierat för att skapa tydlighet i vad som behöver hanteras för att förslagen ska få genomslagskraft.

I rapporten "Lokal och regional klimatomställning" lyfts förslag på ytterligare samverkansplattformar regionalt och lokalt fram som ett behov. Vi menar att det inte nödvändigtvis är så då mycket redan finns på plats på regional och lokal nivå, inte minst i Göteborg och Västsverige. Det som snarare behövs är att de regionala och lokala strukturerna inkluderar näringslivet för en snabb och framgångsrik implementering av redan framtagna planer för näringslivets klimatomställning.

Det genomgående och övergripande problemet är att förslagen i utredningen till övervägande del inte svarar mot de problem som utredningen lyfter. Detta gör att förslagen i stort inte är ändamålsenliga, då rapporten helt har missat att vi behöver samarbeta med näringslivet. Men desto viktigare att rapporten nu behandlas som ett ärende där insikterna kan knyts samman.

## Ärendet

Remissvar avser synpunkter på Underlagsrapporter till kommande klimatpolitisk handlingsplan 2023. Byggnadsnämnden, inköp och upphandlingsnämnden, miljö och klimatinämnden, BRG, Förvaltnings AB Framtiden, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs Stads Leasing AB och Renova AB för yttrande. Remissen skickas även till Kretslopp och Vattennämnden och Lokalnämnden för kännedom och eventuellt yttrande. SLK kommer sammanställa alla stadens svar och skickar in Göteborgs kommuns svar på remissen.

## Yttrande

Regeringen har gett i uppdrag till Tillväxtanalys att ta fram underlag till rapporten "Näringslivets klimatomställning" inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Analys och sammanställningarna i rapporten står Tillväxtanalys för. Uppdraget har utförts med stöd av Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Boverket och Skogsstyrelsen.

Rapporten "**Regional och lokal Klimatomställning**" har författats av Länsstyrelsen i Uppsala Län med stöd av Naturvårdsverket och Energimyndigheten.

Trafikanalys fick uppdraget av regeringen att ta fram analyser och förslag som ligger till grund för den tredje rapporten "**Transportsektorns klimatomställning**". Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan och denna rapport är Trafikanalys redovisning av uppdraget. Uppdraget har genomförts med bistånd från Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Boverket.

### *Övergripande för samtliga tre delar*

BRGs svar tar alltid sin utgångspunkt från vår målgrupp näringslivet och deras perspektiv och hur de olika förslagen påverkar företagen och staden ur ett samhällsperspektiv.

### *Rapport 1 - Näringslivets klimatomställning och beskrivning av förslag och rekommendationer*

Rapporten är mycket tydlig i vad som behöver göras för att i allt högre grad kunna nå målen i Agenda 2030 utifrån sektorsspecifika förslag och rekommendationer. De branscher som lyfts är Elektrifiering, Markanvändning, Konstruktioner och bostäder, Industrin, Förbränning av plast och Arbetsmaskiner. Rapporten går igenom EU-politiken som grundförutsättning, Finansiering, Offentlig upphandling, Kompetensförsörjning, Utvidgade processer för lärande, Tillståndsprocessers roll för klimatomställning och hinder.

De sektorsspecifika förslagen och rekommendationerna är tydliga och konkreta i rapporten. Varje sektor inleds med vilken roll sektorn har för näringslivets klimatomställning. Nästa rubrik beskriver aktörsstrukturen och nuvarande styrning. Efter det tas hinder upp för klimatomställning. Efter det beskrivs pågående och planerade initiativ och till slut presenteras förslag och rekommendationer. Vill man fördjupa sig i dessa så finns de beskrivna i rapporten "Beskrivning av förslag och rekommendationer"

Varje förslag och rekommendation beskrivs i åtgärd, motivering, genomförande, bakgrund, transformation och omställning, bieffekt/indirekta effekter, samhällsekonomiska konsekvenser och kostnadseffektivitet, uppföljning och utvärdering, lagstiftning/regelverk, climateffekt/miljöbedömning, konsekvenser av andra samhällsmål, effekt på stadsbudget. I denna rapport går det för många aktörer att få förståelse för hur det går att komma vidare med varje förslag och rekommendation.

En del rekommendationer har som förslag att det ska utredas vidare i en rapport. Vi anser att vi borde testa mer i Sverige och göra saker tillsammans i Trippel Helix konstellationer. Vi saknar branschorganisationer och dess färdplaner i rapporten samt samarbete med Handelskamrar, Företagarna och Svenskt Näringsliv, vilka är viktiga samarbetspartners för att få resultat.

BRGs utgångspunkt i klimatarbetet för att snabba på utvecklingen och måluppfyllelse på väldigt kort tid, är att vi behöver skapa både "push" och "pull", där "pull" handlar om att skapa en marknadsutveckling där näringslivets klimatsmarta lösningar efterfrågas, inte minst ifrån offentlig sektor. Därför är det viktigt att miljö- och klimatkrav kopplas till innovationsbehov och efterfrågan av offentlig sektor framför allt när inköp och upphandlingar ska göras.

En enhetlig koldioxidprissättning skulle skapa både push och pull på marknaden förändringar i de sektorer där det behövs mest, vilket vi finner positivt, och därigenom bidrar till ökad konkurrenskraft på den globala marknaden. Vi ställer oss också positiva till det breda anslaget vad gäller kunskapslyft för klimatet med reformer i hela utbildningssystemet.

Rapporten konstaterar att elbehovet och produktionsvolymen mäts först 2045. Detta är oacceptabelt när en snabb klimatomställning som möter de globala målen enligt Parisavtalet förutsätter grön el långt tidigare än så. Förslaget om en utredning om ett tvådelat ersättningssystem vid etablering av ny kraft är bra men borde kompletteras med kraftfullare och snabbare förslag.

Hinder för att öka användningen av industriell rest-värme bör undanröjas. BRG har under många år arbetat med frågan tillsammans med företagen och forskarkröjarna i det västsvenska kemi och materialklustret. Ett av hindren är att fjärrvärmenäten är kommunala och ofta för små för att kunna ta emot en ökad mängd industriell rest-värme. Ingen kan riktigt svara på vem som äger frågan om regionala nät. Vi har lyft frågan nationellt, regionalt och även lokalt för ett antal år sedan. Kan man lösa ansvarsfrågan och koppla samman till större regionala fjärrvärmenät finns potential att nyttja mer i systemet som idag annars kyls ner för att kunna släppas ut i vatten eller luften.

Med avseende på klimatneutralt byggande så skriver rapporten att "samverkan längs hela värdekedjan är en grundförutsättning för optimalt implementerade utsläppsminskande åtgärder". BRG instämmer och menar att det även gäller för att skapa ekonomiska värdekedjor som skapar både affärsmöjligheter och nya jobb. Gäller inte minst värdekedjor av aktörer som kan möjliggöra en ökad användning av återbrukade produkter och material i entreprenader. Förslaget om samverkan bör kompletteras med lokala/regionala noder för genomförande som ges möjlighet till nationell finansiering för att samla lokala aktörer och skapa gemensam kunskapsutveckling och samverkan i handfasta initiativ (LFM 30 i Malmö, Plattformen för Klimatneutralt Byggande i Göteborg och handslaget för ökat återbruk inom ramen för Gothenburg Climate Partnership).

För att snabba på klimatomställningen behöver offentliga aktörer bygga kunskap om hur vi kan gå från pilot till uppskalning när projektresultaten varit tillfredställande och kan visa på både klimat- och samhällsnytta. Att brygga mellan projektorganisation till inköp- och upphandlingsorganisation är svårt men desto viktigare att det styrs redan vid tilldelning av projektmedel, så att de aktörer som sedan kan ta vid är en del av projekten. Därav vill vi särskilt trycka på vikten av föreslagen åtgärd, nationell plattform för hållbar finansiering. Vi vill även påtala behovet av finansiella aktörer så som tex Mikrofonden, som finns för

de mindre organisationerna och även så kallade sociala företag i deras klimatomställning.

Vi vill lyfta goda systemförändrande samarbeten mellan näringslivet, offentlig sektor och forskning så som inom Gothenburg Green City Zone där företag från tex fordonsindustrin men också behovsägarna av transporttjänster tillsammans med staden, RISE, Chalmers, Göteborgs Universitet, testar och utvecklar framtidens transportsystem för att nå helt utsläppsfritt till 2030, ny teknik i både fordon, infrastruktur och tjänster. Det kräver att vi tänker om, tänker nytt och tänker tillsammans. I Göteborg har vi också kraftsamlat (inom ramen för Gothenburg Climate Partnership) kring klimatneutralt byggande genom att samla alla aktörer i hela värdekedjan och tillsammans skapa initiativ kring det som vi behöver lösa. Tex handslaget för ökat återbruk och cirkularitet samlar idag över 50 privata och kommunala fastighetsaktörer kring konkreta åtgärder för att bygga en fungerande värdekedja för återbruk i entreprenader och att tillsammans kravställa återbrukade material och produkter.

I Göteborgsregionen har alla 13 kommunerna tagit fram ett näringslivs strategiskt program som också hänger ihop i en gemensam handlingsplan och ett enskilt för varje kommun som är anpassat efter varje kommuns förutsättningar. Programmet i Göteborgs kommun är helt integrerat med Agenda 2030 målen och nedbrutna i strategierna, aktiviteterna och insatserna. De sex strategierna är kompetensförsörjning, innovationskraft, företagsklimat, mark, infrastruktur och attraktion.

### ***Rapport 2 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning***

Rapportens generella slutsats är att åtgärder inom nedan tre områden krävs.

- Ett transporteffektivt samhälle
- Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg
- Hållbara förnybara drivmedel

Vi anser att de åtgärder som föreslås är högst relevanta, men att de kräver förutsättningar som tyvärr inte tas upp i rapporten. Ur vårt perspektiv kan förutsättningarna sorteras in under de sex strategiska insatsområden som Göteborg Stads Elektrifieringsplan har definierat. Tex;

#### ***Upphandling:***

Alltid kravställa transporttjänsten i alla inköp

- Fossilfri/Utsläppsfri
- Effektiv (rätt transportmedel, fyllnadsgrad)
- Säkerställa förutsättningar till använda krav
- Begränsa upphandlingars löptid (snabb förändring kräver flexibilitet)

#### ***Kompetens/kommunikation:***

- Tillsätta en lokal/regional kontaktperson för ladd infrastruktur (för privat och kommersiell trafik)
- Arbeta med lokal produktion och konsumtion (för att minska klimatbelastande transportbehov)
- Arbeta med beteendeförändring och förväntanshållning på konsumtion (för att minska klimatbelastande transportbehov)

### ***Finansiering:***

- Bidrag för omställningsutredning (elektrifieringspotentialanalys och ladd behovs kartläggningar)
- Stöd för ”prova-på”-lösningar för att sänka tröskeln till omställning (maskin-, bilflottor)
- Bonus-malus-system för transportlösningen baserat på faktiskt utsläpp (km-skatt, person-/ton-km), dvs säkerställ att miljöpåverkan belastar ekonomin

### ***Digital infrastruktur:***

- Tillhandahålla nationell databas för laddinfrastruktur – existerande, planerad, behövd/önskad
- Öppna data för trafikflöden, godsflöden, mm för innovation och tjänster för effektivisering
- Tillhandahåll verktyg för utvärdering av resvanor och planering av resor/transporter med eldrift inklusive laddstrategi
- Genomför kartläggningar av faktiskt laddbehov baserat på transportstatistik

### ***Markanvändning:***

- Prioritera markanvändning för yteffektiva transportmedel
- Prioritera markanvändning för kollektivtrafiken
- Utöka kollektivtrafiken och gör den attraktivare än privatbilism – gäller även tåg
- Säkerställ lokal produktion av konsumtionsvaror för minskad klimatpåverkan från transport (och produktion)

I rapporten uttrycks att ”scenarioanalyser från Naturvårdsverket visar att vi kan nå 2030-målet för inrikes transporter med dagens beslutade styrmedel, däremot inte 2045-målet. En uppfyllelse av 2030-målet förutsätter dock att det finns en ändamålsenlig laddinfrastruktur för elfordon och att hållbara förnybara drivmedel finns att tillgå.” I detta sammanhang vill vi lyfta fram att många städer har beslutade mål som går längre och snabbare fram än de nationella. Text ska Göteborgs transportsystem vara elektrifierat och nära 0-utsläpp redan till 2030. Ska vi lyckas med den högre ställda målet bör det rimligen också förutsätta att transportköpare krävställer utsläppsfria transporter och att även

privatpersoner får incitament för att byta fordon så att icke fossilfria fasas ut i snabbare takt.

### *Rapport 3 - Lokal och regional klimatomställning*

Utredningen omfattar till största delen en hinderanalys och ett antal förslag på lösningar som syftar till att överkomma dessa hinder. Förslagen grundar sig på resultatet från hinderanalysen. **Det genomgående och övergripande problemet är att förslagen i utredningen till övervägande del inte svarar mot de problem som utredningen lyfter. Detta gör att förslagen i stort inte är ändamålsenliga.** Det framkommer inte hur och varför slutsatserna dragits. Vanligt förekommande förslag på lösningar vid komplexa samhällsutmaningar som inte har fått en tillräckligt genomgripande analys är att tillsätta samordningsfunktioner - så även i denna utredning. Men tillsättandet av samordningsfunktioner förutsätter att hinderanalysen tydligt pekar på att det är bristande samordning som är orsaken till problemet. Utredningen visar dock att så inte är fallet. Till exempel:

Hinderanalysen lyfter bristande klimatledarskap, men lösningen som föreslås är i stället en nationell samordningsfunktion. Viktigt är att inte förväxla ledarskap med samordning. Ett ledarskap inspirerar och visar vägen framför allt genom egna handlingar, men också genom att skapa strukturella förutsättningar för andra att agera i enlighet med gemensamma uppsatta mål. En samordnare koordinerar aktörers eget arbete och följer upp, säkerställer att inget faller mellan stolarna, osv. En samordnare skapar inte nödvändigtvis de nya förutsättningar som krävs för omställning utan är mer av en förvaltare som i bästa fall underlättar framdrift - i sämsta fall adderar ytterligare en rapporteringsnivå och bygger in mer tröghet i systemet. En samordningsfunktion är alltså inte nödvändigtvis ändamålsenlig om det är klimatledarskap som lyfts som hinder för omställning. Genom att tillsätta en samordningsfunktion pekar man snarare på att problemet ligger i kommunernas inbördes samordning. Den nationella samordningsfunktionen som föreslås verkar därför diffus och mycket omfattande.

Uppdraget som utredningen grundar sig på handlar om att föreslå styrmedel och andra åtgärder. Mycket få styrmedel föreslås, det är nästan uteslutande andra typer av åtgärder som föreslås. Även om styrmedel är svårare och mer komplexa att föreslå, jämfört med enklare tillägg som samordningsfunktioner, kan styrmedlen ofta vara mer effektiva, tydliga och logiska. Trots att utredningen nämner ett antal olika plattformar, arenor och samarbeten som redan finns (agenda 2030, hållbar stad, fossilfritt Sverige, m fl) som i grunden handlar om kunskapsdelning och samordning - föreslår utredningen ytterligare samordning på samordning. Dvs bygga vidare på dessa och skapa ytterligare och förstärkta plattformar och samordningsfunktioner.

Utredningen skulle behöva ha större fokus på att föreslå styrmedel som strukturellt ändrar och underlättar förutsättningarna för systematiskt klimatarbete. Dvs dels systemsyn i nationella regelverk som

upphandlingslagstiftning och PBL (plan- och bygglagen). Den rådgivningsfunktion som föreslås är ett positivt förslag och går i linje med detta, men bör förstärkas och tydliggöras så att den uppmuntrar innovation och är en kanal gentemot lagstiftarna. Ett mer systematiskt sätt att hantera kommuners behov av tillämpning av lagstiftning i bredare system- och innovationssammanhang bör utredas, så att den blir mer snabbfotad och kommunerna får större möjlighet att efterleva vad lagstiftaren hade som syfte - inte vad som står i lagtexten, om det får oönskade effekter.

Vi ifrågasätter behovet av egna färdplaner för kommuner och regioners klimatomställning och föreslår i stället att de branschspecifika färdplanerna genomförs lokalt/regionalt i samverkan mellan de offentliga aktörerna i kommun och region. Vi behöver ha en helhetssyn och samverka med näringslivet för att snabbt nå framgång i klimatomställningen och även för att finansiera den.

Många kommuner och regioner har redan idag långtgående arbete, stor kunskap och tydliga behov kring möjliga klimatinvesteringar både i egen verksamhet och i samverkan med andra aktörer som näringsliv. Nyttja befintlig kunskap och skala upp befintliga lösningar, som komplement till de stöd som redan ges till innovations- och utvecklingsprojekt. Erbjud finansiellt stöd inom ramen för redan etablerade myndigheter och funktioner, för mest effektiv omställningskraft i stället för att inrätta ytterligare funktioner och organisationer. Föreslå i stället att utveckla ett kunskapsbaserat sätt att hantera (och prioritera) mål, styrning och avvägning av intressen för politiker och tjänstepersoner. Erbjud kommunerna stöd i detta. Visa hur systemstyrning konkret kan implementeras och förverkligas, i stället för att inordna samordningsfunktioner och lokala klimatomställningsfunktioner som uppmanar politiker och tjänstepersoner att tänka systemsyn - trots att systemets inbyggda lednings- och styrningsfunktioner inte stödjer detta. Så länge rotorsaken till problemet inte bemöts kommer samordning i olika former inte lösa problemet fullt ut.

Rapportens förslag om lokal/regional klimatstatistik är dock bra då detta är en utmaning idag att kunna titta på nuläge och lägga strategi framåt baserat på statistik. Även kompetenslyft för lokala/regionala politiker är av största vikt så klimatomställnings-frågan kommer in i varje beslut och budget.

En aktör som inte nämns bland aktörer i kommunerna är de kommunala näringslivskontoren som finns i stort sett i varje kommun. Eftersom samarbete med näringslivet behövs lokalt är dessa en undervärderad resurs. Business Region Göteborg är tex en offentlig aktör som i många år arbetat med klimatomställningen tillsammans med näringslivet.



## Bilagor

1. Näringslivets klimatomställning
2. Beskrivning av förslag och rekommendationer, faktablad 2021/54
3. Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning
4. Lokal och regional klimatomställning

Business Region Göteborg AB

Göteborg 2022-10-14

Maria Strömberg, avdelningschef Kluster & Innovation

Eva-Lena Albihn, Vice VD och hållbarhetschef