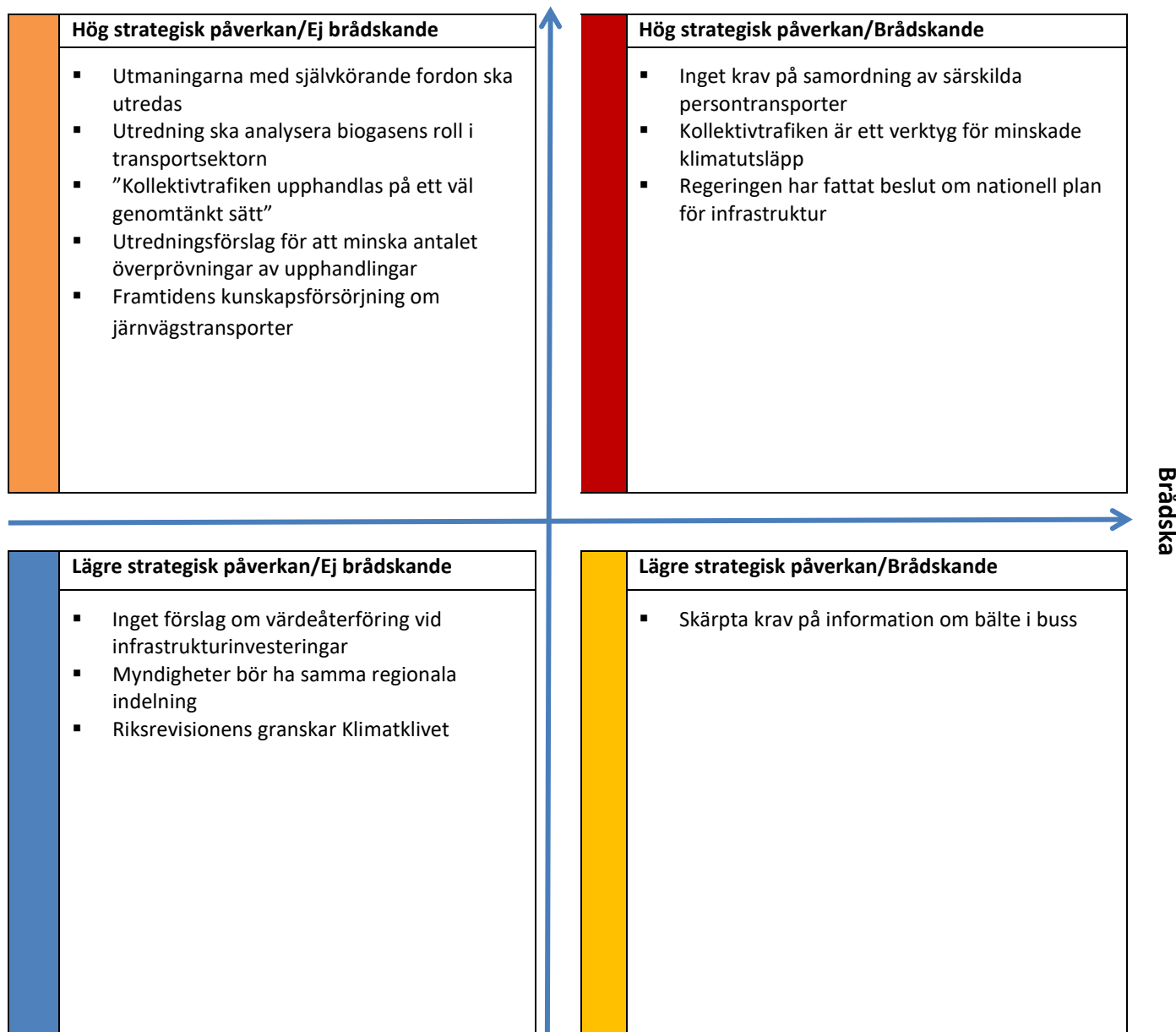




SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys sommaren 2018

Strategisk påverkan



Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för sommaren 2018. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik.

Stockholm den 10 augusti

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	4
Inget krav på samordning av särskilda persontransporter	4
Kollektivtrafiken är ett verktyg för minskade klimatutsläpp.....	4
Regeringen har fattat beslut om den nationella planen för infrastrukturen	5
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	7
Regeringen utreder utmaningar med självkörande fordon	7
Utredning ska analysera biogasens roll i transportsektorn.....	7
”Kollektivtrafiken upphandlas på ett väl genomtänkt sätt”	8
Utredningsförslag för att minska antalet överprövningar av upphandlingar	8
Framtidens kunskapsförsörjning om järnvägstransporter	9
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	10
Skärpta krav på information om bälte i buss	10
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	11
Inget förslag om värdeåterföring vid infrastrukturinvesteringar	11
Myndigheter bör ha samma regionala indelning	11
Riksrevisionens granskar Klimatklivet	11

■ Hög strategisk påverkan/Brådskanie

Inget krav på samordning av särskilda persontransporter

[Utredningen om samordning av särskilda persontransporter](#) föreslår att det även i fortsättningen ska vara frivilligt att lämna över huvudmannaskapet för särskilda persontransporter från kommuner till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. För att stärka samordningen föreslår utredningen istället att det bör skapas forum för regelbundna samråd för alla intressenter, att samordningsarbetet ska redovisas i kommunernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram och att de kommuner som inte överlämnat ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska skicka sitt senaste trafikförsörjningsprogram till RKM:en för offentliggörande.

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i utredningens expertgrupp. Vi har även fått betänkandet på remiss och kommer att skriva ett yttrande. Dessutom kommer vi att bjuda in medlemmarna till ett remissmöte i september. En av kärnfrågorna handlar om det kommunala självstyret och ökad samordning. Remissvaren ska vara inne senast den 5 november.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för minskade klimatutsläpp

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för minskade klimatutsläpp. Det visar en [ny rapport om kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#) som konsultföretaget WSP tagit fram på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Rapporten presenteras under ett seminarium i Almedalen i juli. Till år 2030 kan kollektivtrafiken minska transportsektorns utsläpp av koldioxid med 740 000 ton per år genom åtgärderna i denna rapport om kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål.

Kollektivtrafiken kan reducera utsläppen ännu mer. Rapportens analys är begränsad till nio styrmedel. I Partnersamverkans [rapport om Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030](#) finns fler, och även skarpare, styrmedel som kan minska klimatutsläppen ytterligare.

Bakgrunden till rapporten är riksdagens och regeringens beslut om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Det är ett mycket ambitiöst mål. De åtgärder som redan genomförts och beslutats räcker inte ens halvvägs mot målet.

Kollektivtrafiken, som i rapporten omfattar all persontrafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi samt skärgårdstrafik, står i dag för bara fyra procent av koldioxidutsläppen, en andel som har minskat kraftigt sedan 2010. Kollektivtrafiken har kommit långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnyelsebara drivmedel. Läger man till spårtrafiken stiger andelen ytterligare.

Kollektivtrafiken bidrar inte bara till minskade klimatutsläpp genom att reducera sina egna utsläpp, utan även genom att ta marknadsandelar från biltrafiken. En ökad andel transporter med låga utsläpp av växthusgaser är, enligt regering och riksdag, en förutsättning för att Sverige ska klara klimatmålet för transportsektorn till år 2030.¹ Under våren har regeringen därför infört ett etappmål om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 procent

¹ [Regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för hållbar stadsutveckling](#) samt [Regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige](#)

(uttryckt i personkilometer) år 2025 i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel och kollektivtrafik.

Åtgärderna i denna rapport bedöms kunna öka antalet resor med kollektivtrafik med 28 procent jämfört med 2010, samtidigt som resandet med personbil minskar med knappt 10 procent. Detta innebär att kollektivtrafikens marknadsandel (av de motoriserade resorna) ökar från dagens 27 procent till ca 33 procent år 2030 (andel av antalet resor).

Utöver rapporten har **Svensk Kollektivtrafik** och de övriga branschorganisationerna i Partnersamverkan tagit fram en [broschyr](#) som sammanfattar rapporten och en [film som lags ut på Youtube](#).

Regeringen har fattat beslut om nationell plan för infrastrukturen

Regeringens mål med nya stambanor för höghastighetståg är att de ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Det skriver regeringen i beslutet om nationell plan för infrastrukturen² som presenterades i juni. Byggandet ska ske på ett kostnadseffektivt sätt i den takt som ekonomin tillåter. Byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Därför för regeringen samtal om finansieringen av nya stambanor med andra partier i riksdagen. Utbyggnaden ska utgå från var och en av de tre ändpunkterna. I den nationella planen för 2018–2029 ingår sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås.

Planen innehåller enligt [regeringens pressmeddelande](#) flera åtgärder riktade mot det lågtrafikerade järnvägsnätet. Dels flera större namngivna reinvesteringar och en namngiven investering som tillsammans uppgår till ca 7 miljarder kronor, dels mindre planerade reinvesteringar och mindre investeringar, de senare så kallade trimningsåtgärder som ännu inte är specificerade.

Som en följd av beslutet om den nationella planen godkände regeringen i slutet av juni även [de avtal som Sverigeförhandlingen tecknat](#) med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skånelän om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande.

I planen framhåller regeringen att *”Det ska vara enklare och säkrare att gå, cykla och resa kollektivt.”* Av Trafikverkets förslag till nationell plan framgår att en stor del av investeringarna till kollektivtrafik kommer att göras som trimnings- och miljöåtgärder, dvs. åtgärder som utvecklar och förbättrar den befintliga transportinfrastrukturen och som kostar högst 100 miljoner kr. Dessa åtgärder planeras och beslutas löpande av Trafikverket. Totalt har 35,4 miljarder kr avsats för trimnings- och miljöåtgärder under planperioden.

Svensk Kollektivtrafik pekade [i remissvaret anående Trafikverkets förslag till nationell plan](#) på att det finns osäkerheter förknippade med trimnings- och miljöåtgärderna i den nationella planen. Eftersom dessa, till skillnad från namngivna objekt, planeras och beslutas löpande av Trafikverket och

² [Regeringsbeslut om Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018 - 2029 m.m.](#) och [Regeringens skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029](#)

som därför inte redovisas tydligt i den nationella planen är det osäkert när och i vilken utsträckning som trimnings- och miljöåtgärder som syftar till att öka kollektivtrafikandelen, minska störningskänsligheten i den regionala tågtrafiken, öka järnvägens kapacitet, robusthet, punktlighet och användbarhet samt öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar kommer att genomföras. Denna osäkerhet minskar tyvärr inte genom regeringens beslut, däremot är det positivt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att varje år redovisa genomförda trimnings- och miljöåtgärder, kostnaderna för åtgärderna och vilka effekter de haft på den samhällsekonomiska nyttan och de transportpolitiska målen. Trafikanalys framhåller dock i PM:et [Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning. PM 2017:10](#)³ att Trafikverket saknar metoder för att beräkna den samhällsekonomiska nyttan för trimningsåtgärder. Svensk Kollektivtrafik anser också att det är mycket viktigt att Trafikverket under hela planeringsprocessen av trimnings- och miljöåtgärder har ett mycket nära samarbete med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Svensk Kollektivtrafik pekade i remissyttranden på att Trafikverket på ett strukturerat sätt bör ta hänsyn till de regionala mål och beslut som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna beslutat om och enligt lag är skyldiga att besluta om. Därför är det positivt att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken, samt vilka sträckor i järnvägsnätet som regionerna pekar ut som prioriterade, när Trafikverket planerar och genomför investeringar och reinvesteringar i järnvägsnätet i samarbete med länsplaneupprättarna.

³ S.30,

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Utmaningarna med självkörande fordon ska utredas

Regeringen har beslutat att ge myndigheten Trafikanalys [ett uppdrag att ta fram kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system](#).

Trafikanalys ska utreda självkörande fordons effekter på de transportpolitiska målen, klimat- och miljöpåverkan, kapacitetsutnyttjande av infrastruktur. Dessutom ska myndigheten analysera om och hur transportsystemet skulle kunna användas mer effektivt med fler uppkopplade, samverkande, automatiserade, delade och fossilfria fordon och system utan att äventyra bl.a. integritet, datasäkerhet och samhällets sårbarhet. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2019.

Utredningen [Vägen till självkörande fordon – introduktion \(SOU 2018:16\)](#) som presenterades i våras pekade på att den traditionella kollektivtrafiken enligt alla bedömare kommer att fortsätta vara den viktigaste delen av transportsystemet i städerna och även för de framtida möjligheterna till att använda MaaS. I stora och mellanstora städer är stomlinjerna med buss, spårvagn och tunnelbana väsentliga för att klara stadens persontransportbehov på ett hållbart sätt. Däremot kan automatiseringen av transportsystemet, bli en pusselbit för att förbättra systemet. Under förutsättning att de självkörande fordonen inte leder till utglesning av städerna och det inte sker en överflyttning från kollektivtrafik till de självkörande fordonen, som i förlängningen leder till minskade investeringar och lägre turtäthet i kollektivtrafiken, kan de självkörande fordonen enligt utredningen leda till ökad tillgänglighet med kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik har fått Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16) på remiss och kommer att skriva ett yttrande. Remissvaren ska vara inne senast den 1 september. Utredningen innehåller är en ambitiös och gedigen genomlysning av området, där även situationen i olika delar av världen har studerats. Förarlösa fordon kommer att påverka kollektivtrafiken. Förarlönerna står för en stor del av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader, och genom förarlösa fordon kommer dessa kostnader att kunna reduceras. Den övervägande delen av kollektivtrafiken kommer inom överskådlig framtid fortsatt att utföras av spårbundna fordon och förarstyrda bussar. Men dessa kan ha en högre grad av förarassistans än i dag.

Vi har framfört våra ståndpunkter om självkörande fordon flera andra remissvar. I yttrandet angående utredningarna [Vägen till Självkörande fordon – försöksverksamhet](#) och [Transportstyrelsens förslag och konsekvensutredning för försöksverksamhet med självkörande fordon](#) framhöll vi vikten av tester med självkörande kollektivtrafikfordon. I vårt [remissvar angående Miljömålsberedningens slutbetänkande](#) delade vi beredningens analys om att självkörande bilar och bildelning vid ett större genombrott skulle kunna bidra till lägre utsläpp och minskad trängsel förutsatt att introduktionen kombineras med investeringar som samtidigt ökar kollektivtrafikens attraktionskraft.

Utredning ska analysera biogasens roll i transportsektorn

Regeringen har tillsatt en [utredning som ska kartlägga hur biogasens nytta](#) som resurs kan tas till vara på bästa sätt och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. [Åsa Westlund](#), ordförande i Riksdagens miljö- och jordbruksutskott, kommer att leda utredningen.

Utredaren ska bland annat analysera biogasens konkurrensvillkor utifrån utvecklingen i transportsektorn och hur biogas kan användas för att kostnadseffektivt nå de energi- och klimatpolitiska målen.

Produktion av biogas ger upphov till olika nyttor beroende på vilken metod och vilka råvaror som används. Viss biogasproduktion kan ge upphov till samhällsekonomiska nyttor som inte reflekteras på marknaden eller i styrmedel. Biogas kan dessutom bidra till att flera andra samhällsmål nås. Utredaren ska därför även kartlägga och värdera de eventuella ointernaliserade nyttor som produktion av biogas från olika råvaror bidrar med. Utredningen ska redovisas senast den 3 juni 2019.

Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skrivit en debattartikel om att [Omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler](#). De senaste årens gröna omställning av busstrafiken riskerar att stanna av om kollektivtrafiken inte får ett genomtänkt, hållbart och långsiktigt regelverk om beskattning av biobränslen som gynnar en fortsatt grön omställning.

Långsiktig beskattning av biogas och andra icke-fossila drivmedel har vi även efterlyst i flera remissyttranden, bl.a. i [Svensk Kollektivtrafiks bidrag till strategi för fossilfri transportsektor](#). I [yttrande över regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsleangående reduktionsplikten](#) framhöll vi att även naturgas bör omfattas av reduktionsplikten för att öka biogasanvändningen.

”Kollektivtrafiken upphandlas på ett väl genomtänkt sätt”

De extrakrav som ställs är medvetna val som förväntas gynna kunderna, stimulera till ett ökat resande eller förbättra säkerheten. Det skrev [Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Västtrafik i en debattartikel i Dagens Samhälle](#) i juni. Roger Vahnberg och Helena Leufstadius tillbakavisade i artikeln den onyanserade och obefogade kritiken som Sveriges Bussföretag för fram i sin årliga rapport om upphandling och kostnader.

Leufstadius och Vahnberg pekar även på att den nya nordiska standarden för bussar i upphandlad trafik, Bus Nordic, som Svensk Kollektivtrafik och de övriga branschorganisationerna inom Partnersamverkan arbetat fram tillsammans med de nordiska grannländerna är ett stöd vid upphandling av busstrafik, inget tvång. Frågan handlar inte om att RKM avviker från avtalsrekommendationer eller standarder, utan om att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna beställa det som de och resenärerna behöver.

Utredningsförslag för att minska antalet överprövningar av upphandlingar

För att minska antalet överprövningsmål i domstol föreslår utredningen [Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler samt vissa regler om överprövningsmål](#) att den som begär överprövning ska betala en ansökningsavgift om 7 500 kronor, och att den part som förlorar målet ska betala den vinnande partens processkostnader. Detta kan enligt utredningen stimulera leverantörer att använda andra alternativ än överprövning, t.ex. att vända sig till den upphandlande myndigheten innan tilldelningsbeslut har meddelats för att påpeka felen och bristerna.

Utredningen föreslår även att myndigheterna och enheterna själva ska få bestämma hur varje upphandling ska genomföras, så länge informationen om upplägget är tydlig. Lagstiftningen ska ange

ramarna för myndigheternas och enheternas handlingsutrymme och det ska finnas skyddsregler för leverantörer som vill delta i upphandlingar. Det ska dessutom bli enklare att tillåta leverantörer att rätta fel eller brister i ett inlämnat anbud.

Utredningens förslag ska nu närmast remissbehandlas. Utredningen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft sommaren 2019.

Svensk Kollektivtrafik konstaterade i rapporten [Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#) att bussbranschen är en av de branscher där överprövningar är vanliga, vilket kan få negativa effekter på kollektivtrafiken, därför kommer vi ställa oss positiva till utredningens förslag när betänkandet skickas ut på remiss. Inspel till yttrandet kan skickas till [Mattias Adell](#).

Framtidens kunskapsförsörjning om järnvägstransporter

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för att förbättra kunskapsunderlaget om järnvägstransporter. I slutrapporten [Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter – slutredovisning av regeringsuppdrag \(Rapport 2018:10\)](#) som presenterades i maj lade Trafikanalys fyra förslag.

- Det finns ett stort och brett behov av underlag till Trafikverkets transportmodeller, trafikprognoser och analyser. I dag kommer underlaget främst från datakällor för ändradamål som t.ex. tågplaner, trafikledning och officiell statistik. Trafikverket saknar tydliga mandat för datainsamling och förvaltning av data för detta syfte. Trafikverket föreslås därför få mandat och ansvar för en systematisk förvaltning av järnvägsdata, som ska utgöra underlag för transportmyndigheternas samlade databehov inom analys- och prognosmodeller, uppföljning och utvärdering, transportpolitisk analys, officiell statistik samt marknadsövervakning.
- Ansvarsfördelningen för data- och registerhantering är fragmenterad på transportområdet, samtidigt som mandat och ansvar för samordning i dessa frågor är oklara. Därför föreslår Trafikanalys att en trafikslagsövergripande oberoende utredning om försörjning, förvaltning och samordning av transportdata från hela transportområdet.
- Trafikanalys föreslås vidareutveckla den regionala statistiken om järnvägstransporter med hänsyn till krav på datakvalitet, statistiksekretess och uppgiftslämnarbördan.
- Dataförsörjning om trafikslagsövergripande och intermodala flöden är beroende av samverkan mellan privata och offentliga aktörer kring "big data", dvs. digital teknik som tillåter registrering och mätning av trafik- och transportaktiviteter. En nationell strategi bör därför tas fram för offentlig-privat samverkan kring "big data" som underlag för kunskapsförsörjning på transportområdet.

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i arbetet för att ta fram rapporten. Vi hade dock önskat att Trafikanalys hade kommit längre i sina förslag, men jämfört med tidigare förslag från myndigheten håller rapporten god kvalitet.

■ Lägre strategisk påverkan/Brådskande

Skärpta krav på information om bälte i buss

Transportstyrelsen har haft regeringens uppdrag att [utreda vad som behövs för att öka användningen bälte i buss](#) och hitta nya tekniska lösningar för att förmå fler att använda bälten. Från den 1 oktober gäller därför [nya regler om bältesanvändning i buss](#). De nya bestämmelserna innebär att det blir obligatoriskt att informera om skyldigheten att använda bälte i buss. Informationen ska inte ges hela tiden, utan det är möjligt att göra lokala anpassningar. Transportstyrelsens nya föreskrifter innehåller även råd om lämpliga åtgärder gentemot passagerare under 15 år. De nya råden innebär att om trafikföretaget har säkerhetsstyrningssystem, trafiksäkerhetspolicyer eller motsvarande så bör de innehålla rutiner med lämpliga åtgärder så att passagerare under 15 år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning.

Svensk Kollektivtrafik stödjer i [remissvaret angående Transportstyrelsens utredning](#) regeringens ambitioner att öka säkerheten och uppnå en högre bältesanvändning. De föreskrifter och allmänna råd som Transportstyrelsen föreslog i sin utredning kunde däremot förbättras för att öka trafiksäkerheten ytterligare.

I april träffade Svensk Kollektivtrafik infrastrukturminister Tomas Eneroth och andra nationella företrädare för att diskutera bältesanvändning och säkerhetshöjande åtgärder i buss. Vi har tillsammans med Sveriges Bussföretag även skickat en [skrivelse till Transportstyrelsen](#) om regeringens uppdrag att införa krav på förarna om att vid varje hållplats informera resenärerna om att bälten ska användas.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Inget förslag om värdeåterföring vid infrastrukturinvesteringar

Det går inte att införa en särskild skatt eller avgift som är kopplad till en värdeökning hos kommersiella fastigheter som uppstått genom infrastrukturinvesteringar enligt utredningen [Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift \(SOU 2018:13\)](#). Orsaken är att det inte går att fastställa och kvantifiera värdeökningen till följd av infrastrukturinvesteringen på ett tillförlitligt sätt.

[Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt remissvar](#) att möjligheterna till värdeåterföring bör öka. Det finns flera skäl för detta. Ett är att det är rimligt att fastighetsägare, vars fastigheter ökar i värde vid offentliga investeringar i infrastruktur, återför delar av värdestegringen till samhället. Ett annat är att återföringen kan öka genomförandetakten för viktiga investeringar. Däremot anser vi att värdeåterföringen bör ske inom ramen för exploateringsavtal. Svensk Kollektivtrafik beklagar att kommitténs direktiv inte innehöll uppdrag om att utreda hur värdeåterföring i ökad utsträckning bör ske genom exploateringsavtal.

Myndigheter bör ha samma regionala indelning

Flera statliga utredningar har pekat på problemen med att de statliga myndigheterna har olika geografiska indelningar och att det leder till samordnings- och samverkansproblem, dels sinsemellan olika myndigheter och dels med kommuner- och landsting. Indelningskommittén föreslog därför i sitt [slutbetänkande en gemensam regional indelning](#) av tio statliga myndigheter, bl.a. Trafikverket, för att främja samverkan och samordning mellan de statliga myndigheterna på regional nivå och med kommuner och landsting. Den myndighetsgemensamma indelningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

I [remissvaret angående utredningen ställer sig Svensk Kollektivtrafik](#) bakom förslaget om en myndighetsgemensam regional indelning för de tio statliga myndigheterna för att förbättra samordningen med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, landstingen, regionerna och kommunerna samt mellan statens olika myndigheter. Däremot anser vi att indelningen i högre utsträckning borde utgå från arbetsmarknadsregionernas utbredning och starka pendlingsstråk. Genom att samordna myndigheternas geografiska indelning med arbetsmarknadsregionernas utbredning och starka pendlingsstråk hade reformen kunnat stimulera tillväxt och den regional utveckling genom samordnad och förstärkt planering av investeringar och underhåll.

Riksrevisionens granskar Klimatklivet

Riksrevisionen genomför just nu en [granskning av Klimatklivet](#). Syftet med granskningen är att undersöka om hanteringen av Klimatklivet har varit effektiv och om stödet lett till kostnadseffektiva åtgärder.

Stödet har successivt utökats och förlängts och uppgår totalt till närmare 16 miljarder kronor fram till år 2023, vilket är betydligt mer än tidigare liknande stöd. För budgetåret 2018 utgör Klimatklivet cirka 16 procent av statens utgifter för miljöpolitik och är därmed en stor post i statsbudgeten.

Klimatklivet ska stärka lokalt och regionalt arbete genom stöd till klimatinvesteringar, exempelvis i en stad, kommun, på ett företag, i en skola eller i ett län. De flesta åtgärderna handlar om att installera laddpunkter för elfordon, konvertera från fossilt bränsle till förnybart eller utöka produktion av biogas.

Hittills har Naturvårdsverket beviljat 1 559 åtgärder stöd, till exempel för laddinfrastruktur för elfordon samt till elbussar och biogasanläggningar. Stöd har enligt Riksrevisionen även gått till projekt som cykelgarage, "klimatfamiljer" och "klimatterapi". Granskningen kommer att publiceras i januari 2019.