



## Miljömålsrådsåtgärd Scenarioanalys för klimatneutral bygg- och anläggningssektor

Drivansvarig myndighet: Trafikverket, Helen Lindblom

Deltagande myndigheter: Naturvårdsverket, Boverket

Berörda miljömål: Framförallt ”Begränsad klimatpåverkan” och ”God bebyggd miljö”

### Kortfattad beskrivning av åtgärden

Arbetet har haft som ambition att öka samsynen runt metod för scenarioanalys för bygg- och anläggningssektorn med syfte att kunna visa nyttan av åtgärder och styrmedel för att nå målet om klimatneutralitet i färdplanen för klimatneutral bygg- och anläggningssektor. En förstudie under 2020 utgjorde underlag till att under 2021-2023 ta fram ett verktyg. I arbetet med verktyget framkom dock vissa metodmässiga problem som vi inte kunnat lösa inom ramen för projektet. Arbetet avslutades under 2023. Trafikverket har efter detta initierat ett forskningsprojekt som förhoppningsvis kommer kunna lösa problemen som uppdragats och som sedan kan användas för att vidareutveckla verktyget.

### Åtgärdens syfte

Syftet med åtgärden var att kunna visa nyttan av åtgärder och styrmedel för att nå målet om klimatneutralitet i färdplanen för klimatneutral bygg- och anläggningssektor. Målet med åtgärden var att ta fram en gemensam scenarioanalys för bygg- och anläggningssektorn som ska kunna visa nyttan från insatta åtgärder och styrmedel.

Åtgärden förväntades bidra till ett mer miljö- och klimatanpassat byggande genom att möjliggöra större förståelse för åtgärder och styrmedel.

### Bakgrund och problembeskrivning

Boverket har sedan tidigare tillsammans med Naturvårdsverket tagit fram scenarier kopplade till byggprognos och olika tillväxtfaktorer för byggsektorn. Den analysen avser byggnader, och där identifieras ett behov av att även kunna koppla på strukturella effekter, d.v.s. bl. a transportinfrastruktur. Vidare anger både Sveriges klimatpolitiska ramverk, och färdplanen för bygg- och anläggningssektorn att klimatneutralitet ska uppnås senast 2045.

Åtgärder krävs för att nå målet om klimatneutralitet. Dels behöver åtgärder ske på en praktisk nivå i enskilda projekt eller enskilda frågor. För detta finns i dagsläget initiativ på gång, som exempelvis den vägledning för climateffektivt byggande som tas fram inom anläggningsforum. Dels behöver vi även kunna se till helheten på en samhällsplanerarnivå och klargöra hur olika beslut och styrmedel påverkar möjligheten att nå målet. Detta behöver göras samlat för bygg- och anläggningssektorn och inte för enskilda komponenter var för sig för att säkerställa att åtgärder och styrmedel som införs är effektiva och samverkar i strävan mot målen. Vidare finns starka kopplingar mellan de



två sektorerna där infrastruktursatsningar kan generera stort byggande i ett område, och vice versa.

## Åtgärdens resultat

Första delen av arbetet var en förstudie där IVL Svenska Miljöinstitutet, på uppdrag av Trafikverket, tog fram ett underlag för en scenarioanalysmodell som ska kunna generera scenarier för bygg- och anläggningssektorn och beräknar miljökonsekvenser från insatta åtgärder. Rapporten beskriver en konceptuell modell som kan användas som underlag i framtagandet av ett scenarioanalysverktyg. Rapportens förslag bearbetades och förankrades under tre möten med beställargruppen (Trafikverket, Boverket och Naturvårdsverket) och IVL. Där framkom det att den föreslagna modellen bör vara uppdelad i moduler. Moduler som bör inkluderas är transportinfrastruktur, trafik, bygg- och fastighetssektorn, drift (för byggsektorn) och övrig anläggning. En sektorsövergripande modul som hanterar de andra modulerna behövs, där även kopplingar mellan modulerna bör kunna analyseras.

Andra delen av arbetet handlade om att ta fram själva scenarioverktyget, där arbetet i första hand begränsades till att ta fram och koppla samman två av modulerna – transportinfrastruktur och trafiken – för att testa metoden, för att sedan kunna koppla på övriga moduler. Detta arbete genomfördes av WSP på uppdrag av Trafikverket. Arbetet har resulterat i ett excelverktyg.

Under arbetets gång med excelverktyget blev det dock tydligt att det finns grundläggande metodmässiga problem med att koppla samman befintliga underliggande data för infrastrukturens och trafikens klimatpåverkan. Det största problemet är att de inte har samma jämförelsealternativ. Trafikens utsläpp utgår från en förändring – vilka utsläpp tillkommer i hela trafiksystemet när vi bygger ny infrastruktur, medan infrastrukturens utsläpp är totala utsläpp förknippade med en viss investering utan att ta hänsyn till vad som hade hänt om budgetmedel och eventuellt andra begränsade resurser i samhället hade använts på ett annat sätt. Bristen på jämförelsealternativ för infrastrukturens klimatpåverkan innebär att analyser riskerar att bli felaktiga med det excelverktyget som tagits fram.

För att försöka lösa detta problem har Trafikverket initierat ett forskningsprojekt som utförs 2023-2024 med IVL som utförare. Det huvudsakliga syftet med forskningsprojektet är att möjliggöra analyser där utsläpp från trafik och infrastrukturen kan jämföras sida vid sida för att få ett bättre helhetsperspektiv på klimatpåverkan från olika åtgärder i transportsystemet. Med resultatet av forskningsprojektet kan förhoppningsvis excelverktyget sedan utvecklas vidare.

## Åtgärdens bidrag till miljömålsarbetet

Åtgärden har framförallt satt ljuset på de metodmässiga problemen som finns kopplat till jämförelsealternativ i olika sektorer, dvs vad händer om infrastrukturen inte byggs. Här finns en grundläggande skillnad i hur man hanterar utsläpp från trafik jämfört med utsläpp från infrastruktur som gör att den initiala ambitionen om ett verktyg som samlat hanterar styrmedel och åtgärder för både trafik och infrastruktur ligger en bit fram i tiden. Trafikverket kommer dock fortsätta detta arbete genom ett forskningsprojekt, där också Boverket och Naturvårdsverket kommer bjudas in att delta i referensgrupp.