



Datum 2022-11-02
Diarienummer 0824/22

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Miljödepartementets diarienummer
M2022/01364

Göteborgs Stads yttrande över Miljödepartementets remiss - Slutbetänkande Rätt för klimatet, En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden (SOU 2021:21)

Göteborgs Stad bedömer att betänkandet är väl genomarbetat och att dess förslag bidrar till att uppfylla Sveriges klimatmål. Staden är i huvudsak positiv till det förslag som utredningen redovisar men bedömer samtidigt att det behövs fler förändringar för att uppnå nationella och lokala miljö- och klimatmål.

DEL I – Främja bidrag till klimatomställningen

Göteborgs Stad stödjer förslaget att ändra platsvalsregeln i 2 kap. 6 § miljöbalken så att även klimatpåverkan blir en faktor att ta hänsyn till vid miljöprövning. Det kan stärka byggandet av ett hållbart samhälle. Den sammantagna bedömningen i det enskilda fallet avgör vilket intresse som väger tyngst. Ett förtydligande av platsvalsregeln bidrar även till att stärka utredningens förslag om att föreskriva villkor för transporter.

Göteborgs Stad anser att det är bra att Försvarsmakten ska få ett fristående uppdrag om att ta fram vägledning om hur verksamheter som bidrar till klimatomställningen kan samexistera med försvarets verksamheter utan att påtagligt motverka totalförsvarets intressen eller orsaka påtaglig skada på områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar enligt 3 kap. 9 § miljöbalken.

DEL II – Underlätta byggande av elnät

Göteborg liksom övriga landet står inför en omfattande elektrifiering. Stadens energibolag har investeringsökningar avseende både ny- och reinvesteringar. Liksom utredningen bedömer Göteborgs Stad att det krävs lagändringar om elektrifieringen ska vara möjlig i den takt som industri och samhälle räknar med.

Göteborgs Stad stödjer förslaget att Länsstyrelserna ska få i uppdrag att se över sin roll så att den blir tydligare och mer enhetlig i samråd respektive prövning av linjekoncession. Staden ställer sig även positiv till förslaget att det införs en möjlighet att begära förhandsbesked om en ledning uppfyller kraven för att anses lämplig enligt ellagen och att förhandsbesked blir bindande. För att kunna ge besked kommer det dock att krävas ett bra underlag.

Staden ser en risk att naturmiljön kan påverkas negativt av utredningens förslag kring undantag från miljöbalkens strandskyddsregler och vill påminna om att även om dispenser nästan alltid lämnas i dagsläget, är dispensererna ofta förenade med villkor som minimerar miljöpåverkan. Om förslaget om undantag från strandskyddsreglerna genomförs kan incitamentet att undvika dragning genom strandskyddade områden försvinna.

Avgörande för att förslaget inte kommer att påverka naturmiljön negativt är att länsstyrelserna har resurser att säkerställa att hänsyn tas till strandskyddets syften i samrådsprocessen. Denna fråga är inte klargjord i utredningen utan hänskjuts till ett framtida uppdrag till länsstyrelsen. Staden föreslår, som ett möjligt tidsbesparande alternativ, att frågan om dispens från strandskydd inkluderas i koncessionsprövningen, där det finns möjlighet att ställa villkor.

Staden vill uppmärksamma att utredningen inte nämner de strandnära havsområden där ledningsdragning riskerar att påverka känsliga miljöer. Det är viktigt att naturvärden undersöks och att ledningsdragning samt arbetssätt anpassas för att minimera påverkan i dessa områden. För att ansluta havsbaserad elkraft till land, eller för att försörja öar med el, är det ofta nödvändigt att kablar går via havsbotten. I Göteborgs Stad är strandskyddet till stor del utökat till 300 meter i dessa områden. Här finns värdefulla naturtyper som till exempel områden med ålgräs som är känsliga för den typen av ingrepp som ledningsdragning kan innebära.

DEL III – Transporteffektivt samhälle

Göteborgs Stad ser att betänkandet i stort lyfter fram de tänkbara åtgärder och de utmaningar som staden har för att nå klimatmålen. Transportsektorn är en av tre stora källor till utsläpp inom kommunen och för att nå klimatmålen krävs skarpa åtgärder, inte bara inom kommunens gränser utan också nationellt.

För att vara i linje med Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 behöver transportsystemets klimatomställning stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och fartyg. I arbetet med stadens miljö- och klimatprogram har staden konstaterat att trots dagens utveckling av elektrifiering och biobränslen krävs 25 procent minskning av det motoriserade vägtrafikarbete till 2030 för att klara 1,5 graders målet.

Transportfrågor och Trafikverket

Enligt utredningen innebär nuvarande lagstiftning en otydlig reglering av hur den nationella planen för transportinfrastruktur, länsplanerna för regional transportinfrastruktur och Trafikverket ska förhålla sig till behovet av ett transporteffektivt samhälle. Göteborgs Stad är positiv till utredningens förslag att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Göteborgs Stad ser positivt på att en mätbar parameter, trafikarbete, kopplas till begreppet transporteffektivt samhälle för att konkretisera dess innebörd. Det är dock viktigt att begreppet transporteffektivitet preciseras och att det kan förändras med samhällsutvecklingen.

Göteborgs Stad tillstyrker även förslaget om att Trafikverkets instruktion ändras så att det tydliggörs att myndighetens uppdrag är bredare än infrastrukturplanering. Förslaget att Trafikverkets instruktion ska ändras mot ett bredare uppdrag med en inkludering i att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller ge effektivare användning av befintlig infrastruktur är positivt. Staden anser att det är bra att utredningen förslår att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten får i uppgift att verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar. Det är positivt utifrån att staden har svårt att driva dessa frågor när det kommer till kommun- och regionöverskridande frågor.

Förslagen om stärkt styrning mot ett transporteffektivt samhälle förstärker effekten av utredningens övriga förslag som syftar till att öka genomslaget för fyrstegsprincipen i transportplaneringen vilket staden ser positivt på. Utredningen menar att fyrstegsprincipen inte tillämpas som avsett. Dagens planering med åtgärdsvalsstudier som bas utgår från identifierade lokala brister i stället för från ett systemperspektiv som ofta är nödvändigt för att identifiera brister relaterade till klimat- och miljömål. I det arbetet är det centralt att samverkan sker med kommunerna och att den kunskap som finns om den lokala kontexten tas om hand. Göteborgs Stad har sett svårigheten att planera för ett minskat vägtrafikarbete då det är olika aktörer som har rådighet över frågan. Göteborgs Stad tillstyrker utredningens förslag att inriktningen av den nationella planen respektive länsplanerna ska bestämmas

med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv på transportsystemet och fyrstegsprincipen.

Göteborgs Stad är positiv till att Trafikverket ska samverka med Boverket, Naturvårdsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sveriges kommuner och regioner.

Vidare ser staden positivt på att Trafikverket får i uppgift att stödja andra aktörer, exempelvis mindre kommuner, i deras arbete med åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Göteborgs Stad stödjer att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera föreslås få ett tillägg som innebär att statlig medfinansiering får beviljas för åtgärder som kan minska behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur genom att påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller genom en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Det är positivt att tillägg görs för att specifikt förtydliga att kommuner och regioner ska kunna ta emot medfinansiering för sådana åtgärder.

Redan beslutade objekt och projekt

Utredningen föreslår att den som upprättar den nationella planen respektive en länsplan ska fastställa om tidigare beslutade infrastrukturobjekt, som ännu inte byggstartats, följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Den som upprättar sådana planer förutsätts se till att endast infrastrukturobjekt som följer den inriktningen inkluderas i föreliggande planförslag, om det inte finns särskilda skäl för undantag. Förslaget förväntas bland annat minska transportplaneringens inneboende tröghet avseende inriktningsförändringar och samverkar i hög grad med förslaget om ändrad utgångspunkt för planernas inriktning. Göteborgs Stad ser ett gott syfte med förslaget men ställer frågande till vad det innebär bland annat ur ett demokratiskt perspektiv. Hur förhåller det sig till exempel till hur man ser på tidigare fattade demokratiska beslut och hur länge de ska gälla.

Prognos – scenarier

Göteborgs Stad är positiv till att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten ska ta fram och tillhandahålla scenarier för trafikutvecklingen i stället för en trafikprognos. Trafikverket föreslås få i uppdrag att tillsammans med berörda myndigheter precisera hur den scenariobaserade arbetsmetodiken ska utformas vilket staden ser positivt på.

Plan- och Bygglagen

Göteborgs Stad ställer sig positiv till förslaget att ändra plan- och bygglagen så att en strategisk miljöbedömning ska göras för planer som medför betydande trafikflöden. De föreslagna ändringarna i plan- och bygglagen och i länsstyrelseinstruktionen ger stöd för att länsstyrelsen i samråds- och granskningsförfarandet i de olika planprocesserna ska verka för åtgärder som styr samhällsplaneringen mot ett transporteffektivt samhälle. Göteborgs Stad anser att det är viktigt att Länsstyrelsen roll förtydligas och vad de olika förslagen innebär avseende ansvarsfördelning och möjligheter till ingripandegrund. (Ingripandegrund - De statliga och mellankommunala intressen som länsstyrelsen har tillsyn över brukar kallas länsstyrelsens ingripandegrunder).

Göteborgs Stad anser att det borde göras tydligare när det gäller hur kommunal fysisk planering kan minska transportbehovet. Staden föreslår att ett sådant förtydligande kan utgå från FN:s klimatpanel IPCC¹ enligt vilken koldioxidsnål stadsplanering har följande fyra huvudkomponenter: täthet, funktionsblandning, konnektivitet (finmaskigt gatunät) och tillgänglighet (till önskvärda transportslag). Staden vill också lyfta att det finns verktyg för att uppskatta transportutsläpp för detaljplaner som utredningen som utredningen bör överväga att hänvisa till i sitt fortsatta arbete. Exempel på sådana verktyg är Göteborgsregionens ”Hållbarhetsverktyget” och Spacescapes ”Klimatkalkyl”.

Miljöbalken

Göteborgs Stad ser positivt på att utredningen föreslår att miljöbalken ändras så att ett tillstånd enligt miljöbalken i förekommande fall ska innehålla transportvillkor. På så vis måste prövningsmyndigheten ta ställning till behovet av sådana villkor och endast avstå från att föreskriva transportvillkor om det inte är aktuellt eller befogat i det enskilda fallet.

¹ Ramverket återfinns i IPCC:s femte utvärderingsrapport, kapitlet ”Mitigation of Climate Change”, delkapitel 12 ”Human Settlements, Infrastructure and Spatial Planning”.

Staden ställer sig även positiv till förslaget att ge transporter som utgör följd företag ökad vikt vid miljöprovningar. För staden innebär det att det kommer att krävas miljötillsyn inom ett delvis nytt tillsynsområde. För att säkerställa att tillsynen blir likvärdig och effektiv på nationell nivå bör Naturvårdsverket säkerställa att det snabbt finns tillsynsvägledning tillgänglig för tillsynsmyndigheterna inom området.

Göteborg den 2 november 2022
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Axel Josefson

Mathias Sköld