

**KARLSTADS KOMMUN****KOMMUNLEDNINGSKONTORET**

Remissvar 2022-09-29

Madeleine Hellberg,

madeleine.hellberg@karlstad.se

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

i.remissvar@regeringskansliet.se

sebastian.axelsson@regeringskansliet.se.

Remissvar - Rätt för klimatet

Dnr KS/2022:373 Dpl 25

Nedan följer Karlstads kommuns synpunkter på remiss av klimaträttsutredningens slutbetänkande SOU 2022:21 Rätt för klimatet (Miljödepartementets diarienummer M2022/01364).

Synpunkter på remiss av klimaträttsutredningens slutbetänkande SOU 2022:21 Rätt för klimatet

Karlstads kommun anser att utredningen i sin helhet är bra, välutredd och genomtänkt. Utredningen innehåller många bra förslag som kommer bidra till att påskynda omställningen till ett klimatsmart samhälle. Överlag är Karlstads kommun positiv till klimaträttsutredningens förslag och inriktningar, men med några undantag.

Underlätta byggande av elnät

- Utredningen föreslår att forskrifterna ska ange att växelströmsledningar som är avsedda för en spänning om 130 kV eller högre som utgångspunkt ska byggas som luftledningar. Utredningen föreslår också att det införs övergripande bestämmelser om vilka aspekter som särskilt ska beaktas vid val mellan luftledning och kabel i ellagen. Därvid sägs att kabel ska utredas bland annat om luftledningen inte går att byggas utan att den kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljö, där förslås det att Folkhälsomyndigheten får i uppdrag att ta fram vägledning om magnetfält.
 - Karlstads kommun instämmer i utredningens bedömning att det behöver klargöras och vägledas i frågan om hälsomässiga risker och referensvärden för magnetfält intill luftledningar.

Karlstads kommun	Webbplats	E-post	Organisationsnr
Postadress	karlstad.se	karlstadskommun@karlstad.se	212000-1850
Karlstads kommun	Besöksadress	Telefon	Bankgiro
651 84 Karlstad	Kontaktcenter	054-540 00 00	054-15 50 39
	Västra Torggatan 26		405-2213

- Karlstads kommun anser att underlättande för utbyggnad av elnäten är av stor vikt om man ska klara av omställningen till ett fossilfritt samhälle inom utsatt tid. Detta gäller till exempel nätanslutning och nätförstärkningar för att kunna ta emot, överföra och leverera kraft från nya förnybara källor.
En viktig del i omställningen avseende elanvändningen och kapaciteten i elnätet är övergången från direktel och vattenburen elvärme till effektiva värmepumpar och icke-elbaserade uppvärmningsalternativ som exempelvis fjärrvärme. Med hänvisning till *elektrifieringsstrategin* vill Karlstads kommun även uppmärksamma det fokus på fjärr- och kraftvärme som ges genom det uppdrag Regeringen lämnat till Energimyndigheten att arbeta fram förslag till en fjärr- och kraftvärmestrategi.
- För en bättre framförhållning och bättre rustat samhälle behöver lagen om kommunal energiplanering utvecklas och följas upp med ett större fokus. Därav anser Karlstads kommun att det är positivt med en översyn av lagen om kommunal energiplanering.
Avseende förslaget om en ändring av ”lagen om kommunal energiplanering”, som även föreslås inkludera ”klimat-”, är det viktigt att tydliggöra vad som avses med begreppet ”klimat”.
- Karlstads kommun ser positivt på att utredningen förbättrar möjligheten till en snabbare process för utbyggnad av elnätet, vilket är ett viktigt led i klimatomställningen. Karlstads kommun ser även positivt på att utredningen beaktar klimatnyttan i ett större perspektiv än enbart det enskilda objektet – att den allmänna nyttan för klimatet ska vägas in vid ett enskilt beslut.
- Idag kan elnätsbolag endast förslå ett alternativ vid ansökan om linjekoncession. Om ansökan avslås måste hela processen börja om på nytt, vilket är väldigt tidskrävande. Karlstads kommun är därav positiva till utredningens förslag att elnätsbolagen i samband med ansökan av linjekoncession ska kunna ange flera alternativ som Energimarknadsinspektionen kan redovisa sina bedömningar på, samt att man ska kunna få förhandsbesked vid betydande miljöpåverkan vid ansökan av linjekoncession. Detta har stor betydelse för att effektivisera ansökningsprocessen.
- Karlstad kommun är positiva till att man ska ha rätt att underhålla befintliga ledningar även om markanvändning ändras över tid.
- Idag får elnät inte byggas på prognoser, vilket föranleder till långa tider för byggnation. Karlstads kommun ser därav positivt på att utredningen ger som förslag att elnätsbolag ska få bygga på prognoser.

- I avsnitt 6.3 föreslår utredningen att olika vägledningar tas fram för att förtydliga och underlätta miljöprövningsprocessen för linjekoncessioner, bland annat vägledning om elledningars påverkan på fåglar.
Karlstads kommun är positiv till att tillståndsprövningen kan underlättas genom förbättrad vägledning.
- I avsnitt 6.6 föreslår utredningen undantag från biotopskyddet och strandskyddet för starkströmsledningar som kräver linjekoncession. Syftet med förslaget är att bidra till att korta tiden för koncessionsprocessen för nya ledningar. I nuläget ses den tidskrävande tillståndsprocessen som en större utmaning för elnät än att få själva tillståndet beviljat.
 - Karlstads kommun anser att förslaget att ta bort dispenskravet för strandskydd och generella biotopskyddsområden för denna typ av ledningar är okej ur naturvårdssynpunkt under förutsättning att vägledningen för den miljöprövning som ändå görs inom ramen för koncessionsprövningen kompletteras.

Det bör exempelvis förtydligas i vägledningen att eventuella strandskydd och biotopskydd som berörs av ledningen ska redovisas i ansökan. Vidare bör det vara en inriktning att generella biotopskyddsområden i möjligaste mån ska undvikas, särskilt sådana biotopskydd som inte är linjeformiga, till exempel åkerholmar och småvatten. Linjeformiga biotopskydd, så som öppna diken, stenmurar och alléer, kan vara svårare att helt undvika om en ledning behöver dras fram genom landskapet och även om de korsas av en ledning och påverkas utmed en ledningsbredd kan övrig del av dem oftast finnas kvar. Inom strandskyddade områden bör strandområdets värden för växt- och djurliv respektive friluftsliv beskrivas i ansökan och inriktningen bör vara att ledningen placeras i möjligaste mån med hänsyn till sådana eventuella värden.

- Karlstads kommun har inga invändningar emot förslaget att undanta starkströmsledningar med nätkoncession från dispenskravet för nödvändigt underhåll i särskilda biotopskyddsområden som inrättas av Skogsstyrelsen eller kommun och där nätkoncessionen beslutades innan biotopskyddsområdet.

Transporteffektivt samhälle

- Grunden för planering av ny infrastruktur har länge varit prognoser av framtida trafikmängder. Idag finns samtidigt målsättningar om att det ska ske en omställning till mer miljövänliga färdssätt, dvs att

prognoserna om ökade trafikmängder inte ska uppfyllas. Trafikprognoser är dock viktiga verktyg i arbetet med att uppnå måluppfyllelse. En utmaning är att det ofta saknas tydlig evidens för vad åtgärder ger för faktiskt utfall.

Trafikverket arbetar idag med basprognosen som baseras på beslutad politik avseende styrmedel och fysiska åtgärder och på olika omvärldsförutsättningar såsom befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, resvanor, energikostnader och varuflöden. Basprognos används bland annat för att identifiera brister, dimensionera rätt vid investeringar och i samband med samlade effektbeskrivningar.

Karlstads kommun anser att utmaningen ligger i att använda prognoserna som delunderlag för bedömningar av kapacitet utan att låta dem bli styrande för framtida utveckling. Karlstads kommuns långsiktiga ambition är att genom målstyrning minska biltrafikens ökning till förmån för mer hållbara resealternativ genom bl.a. fortsatt utbyggnad av snabbstråk och vidareutveckling av cykelnätet i kommunen. Prognoserna visar i dagsläget en icke önskvärd trafiktillväxt som vi bör motverka genom att lägga ökat fokus på att förbättra förutsättningarna för mer hållbara färdmedel. Prognoserna är dock ett viktigt verktyg för att synliggöra trafikutveckling och därmed behov av rätt åtgärder för att uppnå aktuella mål.

- Karlstads kommun delar därmed utredningens slutsats att transportplaneringen inte längre kan baseras på en prognos som bygger på historiska samband och som leder till en ohållbar ökning av bil- och lastbilstrafik samt flygresande.
- Karlstads kommun är också positiva till förslaget att Trafikverkets instruktion ändras, och breddas, så att myndigheten även ska ta fram och tillhandahålla scenarier för trafikutvecklingen i stället för enbart trafikprognos.
- Karlstads kommun är också positiv till att den nationella planen och länsplanerna ska bidra till att trafikarbetet av de energi- och resursintensiva fordonsslagen personbil, lastbil och inrikes flyg följer en minskande trend över tid och att tillämpningen av fyrstegsprincipen ses över.

Den av Trafikverket genomförda åtgärdsvalsstudien för E18 genom Karlstad redovisar till exempel flera kapacitets- och framkomlighetsåtgärder för biltrafik och effekten av åtgärder för hållbart resande riskerar i och med den prioriteringen att bli marginell i förhållande till att biltrafiken ökar. Vidare kan en betydande andel av trafiken på E18 kopplas till regional in- och utpendling till Karlstad. Ofta fördelas ansvar för åtgärder enligt den

av Trafikverket framtagna nyttoprincipen. Denna innebär att de nyttor som tillskapas skall utgöra utgångspunkt för och återspeglas i finansieringsansvar av erforderliga infrastrukturåtgärder.

- Karlstads kommun har noterat att det i denna kontext ofta saknas en analys av hur mycket åtgärderna för hållbart resande kan bidra med för att lösa de kapacitetsproblem som väntas uppstå enligt prognos och är därför positiv till att alternativa modeller för användandet av samhällsekonomiska analyser ses över.
- Karlstads kommun anser att investeringar både från kommuner, regioner och Trafikverket bör ses som en del i en större helhet i syfte att uppnå de transportpolitiska målen. I bedömning och inför beslut om vilka åtgärder som skall genomföras och i vilken ordning detta sker bör relevanta kopplingar mellan åtgärder i statligt och primärt vägnät vägas in, dvs synergieffekter där åtgärder är beroende av eller gynnas av varandra samt med ett större fokus på steg 1-2 åtgärder där vi har ett gemensamt ansvar att skapa mervärden och så mycket nytta som möjligt i syfte att främja en mer hållbar utveckling kopplat till framtidens infrastruktur.
 - Karlstads kommun ställer sig därför positiv till att tillägg i Trafikverkets instruktion görs för att förtydliga att Trafikverkets mandat även ska inkludera att planera, föreslå samt finansiera åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt eller en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur samt att det förtydligas att kommuner och regioner ska kunna ta emot medfinansiering för sådana åtgärder.

Utvecklade stadsmiljöavtal

- Utredningen anger att städerna kan klara nollväxtmål för biltrafiken genom stadsplanering, parkering och förbättrad tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik. Cirka 50 procent av potentialen till minskat biltrafikarbete kan nås med ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och tillgång till bilpooler. Utifrån detta ses stadsmiljöavtalen som viktiga, men utredningen vill se mer ansökningar från flera kommuner tillsammans och regioner. Stadsmiljöavtal ska också kunna ges för infrastruktur för gång, liksom åtgärder för att begränsa biltrafiken.

Karlstads utveckling och tillväxt utgör en viktig regional fråga då Karlstad utgör regionmotorn i länet. Den trafikbelastning som förekommer i kommunen härrör bland annat från en regional in- och utpendling, internationell, nationell och regional genomfartstrafik

samt lokal trafik som belastar såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Vi behöver gemensamt se kapacitetsfrågan i ett större helhetsperspektiv både nationellt, regionalt och lokalt oavsett aktör, transportslag eller vägnät för att möta gemensamt utpekade målsättningar och behov.

Karlstads kommun anser att den regionala samordningen av hållbart resande är en nyckelfaktor där åtgärder på sikt skulle kunna samordnas i start- och målpunkter även utanför den egna kommunen. Resandet sker allt mer över kommungränserna och förutsättningar för att minska bilresandet behöver därför allt mer samordnas över kommungränserna. Vi behöver utifrån ett regionalt perspektiv och med gemensamma målsättningar verka för en ökad överflyttning till mer hållbara transportmedel och ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur med hjälp av steg 1 och 2 åtgärder samt med ett gemensamt ökat fokus på exempelvis attraktiv kollektivtrafik, bytespunkter och pendelparkeringar. I det arbetet kan utvecklade stadsmiljöavtal komma att spela en viktig roll där ett ”hela resan”- perspektiv kan tillämpas genom att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras både ur ett framkomlighetsperspektiv men också ur ett trygghetsperspektiv och estetiskt perspektiv. Detta skulle gynna såväl städers utveckling som en snabbare omställning till mer hållbara färd sätt och ett mer transporteffektivt samhälle ur ett såväl lokalt och regionalt som nationellt perspektiv

- Karlstads kommun anser att det är mycket positivt att förutsättningarna för en reglering av hur staten kan sluta förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal med kommuner och regioner kring hållbar utveckling av transporter i tätort, med fokus på större kommuner och stadsregioner utreds.

Länsstyrelsens roll i fysisk planering

- Karlstads kommun anser att de ändringar som föreslås i PBL angående Länsstyrelsens roll i samråd (3 kap 10§ och 5 kap 14§) och granskning (2 kap 16§) bedöms vara verkningslösa. I dagens lagstiftning har man en tydlig ordning kring Länsstyrelsens roll under planprocessen och man har ett tydligt ansvar som också följs upp i de frågor där Länsstyrelsen kan upphäva kommunens beslut att anta en detaljplan (11 kap 10§). Det borde räcka att förtydliga Länsstyrelsens uppdrag i *Förslag till förordning om ändring i förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion* som reglerar Länsstyrelsens verksamhet och inte blanda in förändringar i plan- och bygglagen.

Godstransporter

- Karlstads kommun anser att utredning i stor utsträckning saknar resonemang och förslag gällande effektivisering av godstransporter. Godstransporterna står för en stor del av utsläppen från transportsektorn och kommer ha en betydligt senare elektrifiering än persontransportsektorn. Andra transportslag har mer långtgående förslag i utredningen.
Karlstads kommun vill ändå understryka att det är ett steg i rätt riktning att Trafikverket och staten ökar fokus i sin nationella planering på hållbara transportsätt för såväl person- som godstrafik. Godstransporter som kan gå på järnväg eller sjöfart bör ej gå på lastbil. Karlstads kommun anser dock att det är viktigt att transportsystemen ses som en kedja där samtliga transportslag stärker varandra och bidrar till ökade hållbara godstransporter snarare än att de konkurrerar med varandra. Varken järnvägen eller sjöfarten kommer kunna nå ända fram till de värmländska basindustrins producenter. Alternativa hållbara bränslen, tung laddinfrastruktur och ett arbete med att stärka bärigheten, BK4, på vägnäten är ett steg i rätt riktning i strävan på fossilfria transporter 2045.
- Karlstads kommun anser vidare att åtgärder behöver göras i arbetet med att få en transporteffektiv stadskärna och samordnad varudistribution. För att få en renare och tryggare miljö i de centrala delarna bör kostnaderna för ”last mile”-transporter reduceras och underlättas för att förmå åkerier, transportörer och leverantörer att samordna sina leveranser i stadsmiljön.
- Karlstads kommun anser att staten behöver ta ett större ansvar gällande överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Att lägga överflyttningsansvaret på kommunerna är orimligt med tanke på sjöfartens redan svaga konkurrenskraft gentemot andra transportslag, i form av dubbel lotsplikt, farledsavgifter mm. Den så kallade ekobonusen är ett verktyg privata aktörer inom sjöfarten kan söka för att verka för hållbara transporter. En breddad ekobonus möjliggör för fler aktörer att söka bidraget, liksom järnvägsinfrastruktur, men stadgarna behöver inbegripa även för kommunala hamnar och bolag att söka medel för utveckling och investeringar i sina hamnanläggningar.

Övrig synpunkt

- Karlstads kommun vill påpeka att val av transportmedel och hur attraktivt det är att resa med kollektivtrafik påverkas i stor grad av hur förutsättningarna ser ut för ”first mile” eller ”last mile” resan. Elsparkcyklar är ett transportmedel som nyttjas för detta och är en växande marknad i en stor del av Europas mellanstora- och större

städer. Elsparkcyklar saknas helt i utredningen vilket är en brist. Karlstads kommun anser att elsparkcyklar bör lyftas in utredningen gällande omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle.

- Karlstads kommun vill i sammanhanget tillägga att det är angeläget att även lagstiftningen inom andra områden möjliggör klimatomställningen. Exempelvis kan lagstiftningen avseende kulturmiljö och byggnadsminnen (Kulturmiljölagen (1988:950)) behöva förändras i syfte att möjliggöra byggnation av både mindre och större solenergianläggningar.

Per-Samuel Nisser
Kommunstyrelsen ordförande

Ulrika K Jansson
Kommundirektör

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: Per Henrik Samuel Nisser
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _0636ab369cd048a65d9baa313f1406e3fa
DATUM & TID: 2022-10-18 11:44:14 +02:00



NAMN: ULRIKA JANSSON
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _08d66751dc830f981c81594617cf14a912
DATUM & TID: 2022-10-18 17:46:55 +02:00



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2022-10-18 17:47:18 +02:00
Ref: 51272SE
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)