

Datum
2022-08-12

Diarienummer
KS 00404-2022

Till Miljödepartementet

Yttrande - Slutbetänkande SOU 2022:21 - En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden

Remissinstansen diarienummer: M2022/01364

Kommentarer till specifika delar av remissen

Främja bidrag till klimatomställningen

Avsnitt En klimatanpassad platsvalsregel

Kommunen ser positivt på att klimatperspektivet införs på ett tydligare sätt i 2 kap. miljöbalken.

Avsnitt Andra sätt att främja bidrag till klimatomställningen

Kommunen instämmer i bedömningen att de förtydliganden som utredningen föreslår i delbetänkandet är nödvändiga för att få till en förändring. Kommunen anser vidare att det är viktigt att även tillsynen omfattas för att på så sätt få ytterligare effekt i klimatomställningen.

Vad det gäller tillståndprocesser anser kommunen att en snabbare process vid ändringar av befintliga tillstånd är angeläget för verksamhetsutövare och för att få klimatåtgärder till stånd. Detta bör därför ingå i den översyn som nu genomförs av prövningsprocessen.

Underlätta byggande av elnät

Avsnitt Elnät i planering

Slutbetänkandet förordar att en utredning görs som ska förtydliga kommunernas och regionernas roll i planeringen av energi- och klimatomställningen. Utredningen föreslår att lagen (1977:439) om kommunal energiplanering ska ändras för att i stället gälla kommunal energi- och klimatplanering. Även de kommunala energi- och klimatplanernas syfte, innehåll, och användning ska ses över. Utredningen beskriver också hur samordningen bör ske mellan länsstyrelserna, med kommunerna och med andra typer av planering enligt t.ex. plan- och bygglagen. När det gäller den fysiska planeringen enligt PBL anser utredningen att lagstiftningen är funktionell men att det behövs stärkt vägledning både avseende

hur fysisk planering kan påverka behovet av nätkapacitet och hur hänsyn ska tas till elnät i den fysiska planeringen. Kommunen ser positivt på detta.

Ett transporteffektivt samhälle

Avsnitt Starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle

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. Utredningen föreslår därför att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt att en mätbar parameter, trafikarbete, kopplas till begreppet transporteffektivt samhälle för att konkretisera dess innebörd.

Utredningens förslag innebär att den nationella planen och länsplanerna ska bidra till att trafikarbetet för vart och ett av de energi- och resursintensiva fordonsslagen personbil, lastbil och inrikesflyg följer en minskande trend över tid. Utredningen föreslår därför att den nationella planen och länsplanerna utöver att bidra till, även ska passa in i ett transporteffektivt samhälle. Med detta avses att infrastrukturobjekt i den nationella planen och i länsplanerna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma även vid en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg inte ökar. Utredningen föreslår också att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten får i uppgift att verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikesflyg minskar.

Kommunen stödjer ändringsförslaget då detta förtydligande till berörda myndigheter kommer att få effekt på den strategiska utvecklingen av infrastruktur i länet på ett sådant sätt som stödjer kommunens målsättningar inom klimat och färdmedelsfördelning. Ett minskat trafikarbete bedöms även vara positivt för den luftkvalitetsproblematik som identifierats i kommunen. Kommunens målsättning om 75 000 invånare till 2040 innebär en konkurrens om utrymmet i staden. Utredningens intention med minskat trafikarbete med personbil och lastbil kan vara en möjliggörare för detta.

Avsnitt Fyrstegsprincipen i transportplaneringen

Fyrstegsprincipen innebär att problem i transportsystemet ska lösas med åtgärder som påverkar transportefterfrågan, val av transportsätt eller som gör det möjligt att nyttja befintlig transportinfrastruktur mer effektivt framför åtgärder som nybyggnation av infrastruktur eller större ombyggnationer. Utredningen föreslår att inriktningen av den nationella planen respektive länsplanerna ska bestämmas med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv på transportsystemet och fyrstegsprincipen. Vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. 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. Tillägg görs också för att specifikt förtydliga att kommuner och regioner ska kunna ta emot medfinansiering för sådana åtgärder. Dessutom föreslås Trafikverkets instruktion ändras så att det tydliggörs att myndighetens uppdrag är bredare än infrastrukturplanering. Trafikverkets mandat ska även inkludera att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller ge effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Detta skapar troligtvis möjlighet på sikt för kommunen att ta del av statliga medel för satsningar som stöder ett resurseffektivt transportsystem, vilket kommunen ser positivt på.

Avsnitt En scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering

Ett huvudproblem med dagens infrastrukturplanering är den prognosbaserade planeringsansatsen. Den gör att investeringar i utbyggd vägkapacitet beräknas bli lönsamma och vara rationella eftersom en generell fortsatt trafikökning med personbil och lastbil prognosticeras. Transportplanering utifrån en basprognos med fortsatt ökad biltrafik, lastbilstrafik och flygresande riskerar att leda till åtgärder som inte passar in i ett framtida hållbart och transporteffektivt samhälle. Det uppstår också konflikter mellan å ena sidan Trafikverkets prognosbaserade planering som utgår från ökande trafikflöden och å andra sidan lokalt beslutade mål om trafikbegränsningar och planerad stadsutveckling. Utredningen anser 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. Utredningen föreslår därför att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten ska ta fram och tillhandahålla scenarier för trafikutvecklingen i stället för en trafikprognos.

Denna förändring i arbetssättet för att prognosticera transporternas utveckling, i kombination med målsättningen om ett resurseffektivt transportsystem, stödjer kommunens målsättningar inom klimat, färdmedelsfördelning och handlingsplan för att åtgärda luftkvaliteten. Kommunen ser positivt på detta förslag.

Avsnitt Utvecklade stadsmiljöavtal

Utvecklade stadsmiljöavtal kommer att vara en viktig del i arbetet mot ett transporteffektivt samhälle. Satsningar på utvecklade stadsmiljöavtal har sannolikt också betydelse för möjligheten att få till stånd en socialt hållbar klimatomställning av transportsektorn i hela landet. Ökad möjlighet till gångtrafik spelar en viktig roll för att möjliggöra ett stärkt fokus på tillgänglighet när kommuner trafik- och stadsplanerar. Det finns också behov av att kunna genomföra samlade paket med åtgärder för att minska biltrafiken. Åtgärds paket bör innehålla både piska och morot och där kan ökade möjligheter till gång spela en viktig roll som morot. Utredningen föreslår därför att stöd ska kunna sökas för infrastruktur för gång inom ramen för stadsmiljöavtal. Förbättrade möjligheter för gående spelar stor roll för

förutsättningarna att skapa en attraktiv helhetslösning och ytprioritering mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Utredningen föreslår också att godkända motprestationer inom ramen för stadsmiljöavtal ska inkludera åtgärder som kan bidra till att begränsa biltrafiken. Dessutom föreslås att regeringen tillsätter en utredning som ska undersöka om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal eller regional kollektivtrafik inom ramen för stadsmiljöavtal.

Kommunen ser positivt på ett bredare anslag för stadsmiljöavtalen och möjligheten att söka stöd för åtgärder som gynnar gång är i linje med kommunens målsättning för färdmedelsfördelning.

Avsnitt Fyrstegsprincipen i miljöbedömningar av planer med betydande trafikflöden

Den fysiska planeringen på kommunal nivå har stor betydelse för ett transport- och energieffektivt samhällsbyggande. Det finns därför ett behov av att låta fyrstegsprincipen utgöra en del av miljöbedömningarna av översiktsplaner och detaljplaner som ger upphov till betydande trafikflöden. I dag saknas ett uttryckligt stöd för att beakta fyrstegsprincipen i de strategiska miljöbedömningar som föregår översiktsplaner och detaljplaner. Utredningen föreslår därför en ändring i PBL som anger att en strategisk miljöbedömning ska göras för en plan som medför betydande trafikflöden. De föreslagna ändringarna innebär att kommunerna i ett tidigt skede av den fysiska planeringen ska beakta förutsättningarna för tillgänglighet och närhet till olika samhälls- och servicefunktioner. Det minskar behovet av transporter och möjliggör ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Krav på miljöbedömningar med utgångspunkt i fyrstegsprincipen innebär att kommunerna ska beakta trafikflöden i planeringen och de kan därför också förväntas vidta steg 1- och steg 2-åtgärder i större utsträckning.

Kommunen ser positivt på ökade möjligheter att väga in ett minskat behov av transporter och möjliggöra ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik i de miljöbedömningar som görs enligt PBL.

Ställningstagande

Östersunds kommun ser positivt på att en översyn av miljöbalken görs i den aktuella frågan och lämnar ovanstående synpunkter.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet senast den 7 november 2022. Svaren bör lämnas per e-post till m.remissvar@regeringskansliet.se, i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till

sebastian.axelsson@regeringskansliet.se. Ange diarienummer M2022/01364 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.