

Sektionen för planering säkerhet och miljö
Kerstin Blom Bokliden, Andreas Hagnell och Ulrika
Palm, Sektionen för infrastruktur och fastighet

Miljödepartementet
103 33 STOCKHOLM

Slutbetänkande - Rätt för klimatet (SOU 2022:21)

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

- anser att Klimatråtsutredningen lämnar flera viktiga förslag för att Sveriges klimatmål ska kunna nås, att elnätsutbyggnaden ska påskyndas och att samhället ska bli mer transporteffektivt,
- ser positivt på att utredningen inte lämnat förslag om en ny avvägningsregel eller att ge klimatintresset företräde som ett särskilt riksintresse,
- anser att tillägg av klimataspekterna i platsvalsregeln ska göras med krav på verksamheter och företag som är väl avvägda och rimliga och ta hänsyn till risken att produktionen flyttas till länder med lägre klimatkrav,
- bifaller att det ska vara möjligt att bygga och underhålla en starkströmsledning enligt nätkoncession inom ett biotop- eller strandskyddsområde,
- ser viss risk för otillräckliga underlag för markanvändningen med förslagen att lämplighetsprövningen vid linjekoncession inte längre ska omfatta alternativ för ledningens lokalisering och att luftledning ska gälla som huvudalternativ för högspänningsledning för växelström. De föreslagna förenklingarna bör därför villkoras till att tidig dialog med enklare underlag har förts med kommuner och andra berörda parter, antingen inför enskilda projekt eller inom ramen för nätägares nya ansvar för nätutvecklingsplaner,
- framhåller vikten av att överväga sjökabel som ett alternativ till långväga ledningar på land i samband med att överföringskapaciteten stärks mellan nuvarande elområden, samt att ersättningen till markägare behöver ses över vid förstärkningar i befintliga ledningsgator,
- instämmer i förslaget att se över energi- och klimatplaneringen, inklusive kommunernas och regionernas roll i planeringen av energi- och klimatomställningen,
- ser positivt på förslagen till förändringar i förordningarna som reglerar nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner för regional transportinfrastruktur, om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera samt på förslaget till ändring av Trafikverkets instruktion,
- ser positivt på att förslagen om att fyrstegsprincipen ska kunna användas på ett mer ändamålsenligt sätt i transportinfrastrukturplaneringen,
- menar att omprövning av tidigare beslutade projekt redan är möjligt och därför inte behöver ändras i lagstiftningen,

- är positivt till ett förändrat förhållningssätt till trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser som innebär en tydligare inriktning för att uppfylla mål inom transportpolitiken samt att arbeta med scenarios på ett tydligare sätt,
- anser att utredningskraven för transportvillkor i miljöbalken ska hållas på en rimlig nivå och att de slutliga villkoren vara väl avvägda,
- anser att det vore bättre att utöka och bredda ramarna för länsplanerna än att utveckla och bibehålla stadsmiljöavtalen i sin nuvarande form,
- är tveksamt till att utveckla de nuvarande stadsmiljöavtalen och menar att ett större omtag behöver göras som ger stöd för en långsiktigt hållbar samhällsplanering,
- avstyrker att fyrstegsprincipen ska ingå i miljöbedömningar av planer och program,
- avstyrker att länsstyrelsens roll ska stärkas i den fysiska planeringen,
- anser att fler lagstiftningar behöver ses över om kommuner och regioner i samverkan med nationell nivå ska kunna verka för ett mer transporteffektivt samhälle.

Förbundets ställningstagande

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att Klimatråtsutredningen lämnar flera viktiga förslag för att Sveriges klimatmål ska kunna nås, att elnätsutbyggnaden ska påskyndas och att samhället ska bli mer transporteffektivt med ett mer hållbart transportsystem.

Miljöbalkens andra och tredje kapitel

SKR har i sitt tidigare yttrande till utredningens delbetänkande *En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden SOU 2021:21* tillstyrkt de delar som bidrar till en konsekvent konkretisering av miljöbalkens övergripande mål, så att minskad klimatpåverkan även beaktas i försiktighetsprincipen, hushållningsreglerna, inklusive val av bästa möjliga teknik, samt stoppregeln.

SKR menar att även platsvalsregeln måste kompletteras med ett förtydligande så att det även ska beaktas att ändamålet med verksamheten eller åtgärden ska kunna uppnås med minskad klimatpåverkan eller största bidrag till att minimera klimatpåverkan när en plats ska väljas. SKR vill framhålla att en avvägning alltid ska göras enligt 2 kap 7 § om rimligheten i de krav som ställs. SKR anser att de krav som ställs på verksamheter och företag för att minska klimatpåverkan måste vara rimliga och ta hänsyn till risken att produktionen flyttas till länder med lägre klimatkrav.

SKR anser att det är positivt att utredningen inte går vidare med en avvägningsregel enligt 2 kap miljöbalken. Risken är överhängande att en ny avvägningsregel skulle förlänga tidsåtgången för tillståndsprövning. Vidare håller SKR med utredningen att det inte heller är lämpligt att gå vidare och ge klimatintresset företräde enligt 3 kap miljöbalken, varken enligt 8 eller 10 §§.

Underlätta utbyggnad av elnätet i biotop- och strandskydd

SKR håller med utredningen om att det skulle vara önskvärt att Sverige ser över sitt genomförande av EU: fågeldirektiv och livsmiljödirektiv och följer upp praxis för att tydliggöra i vilka fall det krävs dispenser. Det är angeläget att få en mer flexibel tolkning av regelverket. SKR är positivt till utredningens förslag om undantag för vissa starkströmsledningarna från biotop- och strandskyddet. Detta är ett bra exempel på hur nationell lagstiftning kan ändras för att underlätta för specifika verksamheter som är centrala för klimatomställningen.

Elnät i planering

SKR instämmer i utredningens förslag att se över energi- och klimatplaneringen, inklusive kommunernas och regionernas roll i planeringen av energi- och klimatomställningen. Lagen (1977:439) om kommunal energiplanering är instiftad under tidigare förhållanden och behöver ses över om den ska vara kvar.

SKR delar utredningens bedömning att lagstiftningen avseende den fysiska planeringen enligt PBL är ändamålsenlig, och att en utvecklad vägledning kan vara till nytta för tillämpningen gällande elnät.

Snabbare utbyggnad av elnätet - alternativ sträckning och luftledning eller markkabel

Det är angeläget att möjliggöra en snabbare utbyggnad av elnätet. Samtidigt behövs ett fortsatt kommunalt inflytande över markanvändningen i kommunen för att säkerställa ett brett samhällsperspektiv med beaktande av lokala utvecklingsmöjligheter. SKR understryker behovet av en tidig dialog kring utbyggnadsbehov och alternativ utformning och sträckning.

Översiktsplanen visar kommunens syn på avvägningen av mark och vatten. Det är ett viktigt och strategiskt ställningstagande för kommunens utveckling, och måste ha en avgörande betydelse när beslut om ledningsdragningar fattas. SKR vill understryka vikten av kontinuerlig dialog mellan kommun och nätägare med översiktsplanen som utgångspunkt, samt vikten av att översiktsplanen beaktas i framtagandet av ledningssträckningen och i miljökonsekvensbeskrivningen.

SKR är tveksamt till förslagen att lämplighetsprövningen vid linjekoncession inte längre ska omfatta alternativ för ledningens lokalisering mellan stationer och att luftledning så tydligt framhålls som huvudalternativ för högspänningsledning. Ändringen som utredningen föreslår i förordningen om elnätskoncession (5§) innebär att det inte längre ska redovisas alternativa sträckor i ansökan. Detta ska i stället enbart regleras enligt miljöbalkens krav på miljökonsekvensbeskrivning. Det är dock tveksamt om det är tillräckligt att endast pröva effekter som omfattas av miljöbalken.

Avvägningen mellan luftledning och markkabel förtydligas i förslag till tillägg i ellagen (17a§) om föreskrifter för att säkerställa kvalitet, drift och underhåll. I förordningen för nätkoncession (6a§ och 6b§) föreslås luftledning vara utgångspunkten för högspänning över 130 kV. Hänsyn ska tas till överföringskvalitet, driftsäkerhet och störningar, vilket i de flesta fall antas tala för luftledning som lösning. Valet bör dock kunna förändras till följd av teknisk och ekonomisk utveckling.

Det är viktigt att förslagen om att inte redovisa alternativa lösningar inte leder till att ledningsdragning sker på ett sätt som är oförenligt med kommunens planerade användning av mark och vatten. Om de genomförs bör därför sådana undantag och förenklingar villkoras till att tidig dialog har förts med kommuner och andra berörda parter, med stöd av enklare dokumentation, antingen inför enskilda projekt eller inom ramen för nätägares nya ansvar för nätutvecklingsplaner.

SKR framhåller vikten av att överväga sjökabel som ett alternativ till långväga ledningar på land i samband med att överföringskapaciteten stärks mellan nuvarande elområden. Det är också relevant att se över ersättningen till markägare vid förstärkningar i befintliga ledningsgator, när dessa innebär ett större intrång än tidigare.

Transporteffektivt samhälle

Övergripande

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, välkomnar betänkandets inriktning för ett mer transporteffektivt samhälle. De klimatpåverkande utsläppen från transporterna står för en betydande del av den totala andelen klimatpåverkande utsläpp, i Sverige cirka en tredjedel. Redan i den statliga så kallade SOFT-utredningen¹ var en av slutsatserna densamma som den klimaträttsutredningen har dragit; omställningen av transportsektorn måste stå på tre ben, där ett mer transporteffektivt samhälle med ett minskat transportarbete är en lika viktig del som mer energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt en högre andel förnybara drivmedel. Att få in skrivningar som syftar till ett mer transporteffektivt samhälle i lagstiftningen är därför en viktig pusselbit i arbetet mot en minskad klimatpåverkan från transportsektorn, och detta såväl nationellt, som regionalt och lokalt, även om det inte är tillräckligt.

SKR har redan tidigare framfört synpunkter på hur infrastrukturplaneringen i Sverige skulle kunna fungera bättre, både i ett riktat ställningstagande kring utvecklingen av infrastrukturplaneringen² och i flera remissvar, bland annat SKR:s yttrande över betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)³.

Positivt med tydligare styrning mot ett transporteffektivt samhälle

Den transportinfrastrukturplanering som idag tillämpas är på många sätt en toppstyrd och trög process. Det finns ett behov av att öka dialog och samverkan mellan kommuner, regioner och nationell nivå i planeringens tidiga skeenden, vilket även regeringen berörde i fastställelsebeslutet för nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

SKR ser därför det som mycket positivt att betänkandet föreslår förändringar i förordningarna som reglerar nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner för

¹ Samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, SOFT, pågick 2016-2019 och genomfördes av Energimyndigheten tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket.

² Ställningstagande om utveckling av infrastrukturplaneringen, ärende 18/05113, 2019-03-15.

³ Remiss avseende delar av betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23), ärende 21/00703, 2021-09-17.

regional transportinfrastruktur så att begreppet transporteffektivt samhälle införs, samt att parametern trafikarbete införs som mätbar indikator. SKR är också mycket positivt till att Trafikverkets instruktion ändras så att myndighetens uppdrag breddas och även inkluderar planering med mera som verkar för mer transporteffektiva lösningar. Detta ger möjligheter till ett större helhetsperspektiv i transportinfrastrukturplaneringen och till att verka för ett förbättrat transportsystem som tydligare verkar för ett bredare angreppssätt än utbyggnad, samt drift och underhåll av den fysiska väg- och spårinfrastrukturen.

Positivt att fyrstegsprincipen föreslås tillämpas på ett bättre sätt

SKR instämmer i utredningens analys om att systemperspektivet inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. Kritik har länge framförts, från såväl kommuner och regioner som SKR, om att fyrstegsprincipen inte fungerar i praktiken och att det finns behov av ett tydligare samordnat genomförande av fyrstegsprincipens första två steg. Trafikverkets tolkningar har hittills i princip gjort det omöjligt att finansiera de två första stegen via nationell plan och länsplaner trots att regioner och kommuner gör andra tolkningar av möjligt genomförande. SKR anser därför att Trafikverkets tolkningsföreträdare har bromsat en hållbar transportutveckling som länsplaneuppdragsutvecklare har sett som möjlig att genomföra. Detta har bidragit till att fyrstegsprincipen, som flitigt har lyfts fram som principiellt viktig, i princip har varit ett tomt skal på grund av den praxis som etablerats inom dagens transportinfrastrukturplanering.

SKR är därför positiv till förslagen i betänkandet som bidrar till att fyrstegsprincipen kan användas på ett mer ändamålsenligt sätt i transportinfrastrukturplaneringen. När det gäller förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera så är det positivt att syftet utökas för att få till ett mer ändamålsenligt arbetssätt enligt intentionerna med fyrstegsprincipen i enlighet med resonemang ovan.

Redan möjligt att se över infrastrukturprojekt

Att ompröva redan tidigare beslutade infrastrukturprojekt som inte ligger i linje med klimat- och miljömålen kan vara positivt om de motverkar och står i motsättning till de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen. Sådana omprövningar måste dock sättas i en större kontext och balanseras mot målsättningar och kringinvesteringar även i det lokala och regionala perspektivet samt behovet av kontinuitet och förutsägbarhet. SKR menar dessutom att frågan om att ompröva tidigare beslutade infrastrukturprojekt redan finns. I ”Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” (rskr. 2020/21:409) står följande:

Klimatmålen ska nås och klimatmålen är en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planförslaget ska därför baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn, där transportsektorns etappmål för klimat nås samt där växthusgaser från transporter är i princip noll år 2045, i enlighet med vad som angavs i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod (I2020/01827).

SKR anser att ett tillägg om omprövning inte är nödvändigt eftersom det redan är möjligt, och att det också är något som kommuner och regioner redan gör i sitt planeringsarbete.

Positivt med förändrad syn på trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser

SKR ser mycket positivt på ett förändrat förhållningssätt till de trafikprognoser som hittills har tillämpats i infrastrukturplaneringen. Den trafiktillväxt som speglas i Trafikverkets nuvarande basprognos har inte varit förenlig med långsiktig hållbarhet, framför allt inte när det gäller vägtrafiken. Detta har SKR framfört även tidigare. Arbetsmetodikerna är självförstärkande och bygger på en ständig ökning av biltrafiken. SKR välkomnar därför förslaget om att Trafikverkets instruktion ändras mot en scenariobaserad arbetsmetodik. Det är också positivt att detta föreslås ske i samverkan med andra berörda myndigheter och att Trafikverket ska bistå planeringsansvariga myndigheter och organ i deras arbete med regionalt anpassade scenarier för trafikutvecklingen.

SKR ser också mycket positivt på att en översyn görs av metodikerna för samhällsekonomiska analyser utifrån diskussioner om hur pass stort genomslag de får vid prioriteringar inom olika organisationer.

Utredningskrav och transportvillkor enligt miljöbalken måste vara rimliga

Som framgår av 16 kap 7 § miljöbalken och av rättspraxis är det redan idag möjligt att meddela transportvillkor för tillståndspliktiga verksamheter. Utredningen föreslår att denna möjlighet ska användas i större omfattning än idag och att transportvillkor *ska* meddelas för tillståndspliktiga verksamheter när så behövs för att minska miljö- och klimatpåverkan från sådana transporter som utgör följdföretag. SKR har i sitt yttrande över utredningens delbetänkande *En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden 2021:21* påpekat att de krav som ställs på verksamheter och företag för att minska klimatpåverkan måste vara väl avvägda och ta hänsyn till att risken att produktionen flyttas till andra länder med lägre miljökrav. SKR anser att även utredningskraven för transportvillkor som ställs med anledning av följdföretag i miljökonsekvensbeskrivningen enligt 6 kap 25 § miljöbalken måste vara rimliga och de slutliga transportvillkoren väl avvägda.

Samordna stadsbidragen i stället för att utöka och diversifiera

I grunden anser SKR att riktade statsbidrag inte är det bästa sättet att hantera lokala och regionala samhällsutmaningar eftersom de gör det svårt att få överblick på systemnivå och det långsiktiga perspektivet saknas. För transportinfrastrukturplaneringen finns länsplanerna som ett verktyg för att hantera regional och lokal infrastrukturplanering och de skulle också kunna användas för att ta ett större grepp kring att samordna regionala och kommunala infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt i linje med stadsmiljöavtalens intentioner. SKR menar att det som princip vore en bättre lösning att utöka och bredda ramarna för länsplanerna än att utveckla

stadsmiljöavtalen. SKR anser också att det finns anledning att se över modellen för hur medel fördelas till länsplanerna.

SKR är dock, utifrån den form som stadsmiljöavtalen har idag, positiv till att även åtgärder för gångtrafik och minskad transportefterfrågan ska kunna utgöra grund för finansiering genom förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

Bättre förutsättningar för långsiktig samhällsplanering

SKR är däremot tveksamt till förslagen om att utreda dels en utökning av stadsmiljöavtalen för att kunna ge stöd till drift av lokal eller regional kollektivtrafik, dels för att utveckla förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal.

När det gäller drift av kollektivtrafik så behöver ett sådant stöd vara ändamålsenligt utformat. Ett beviljat stöd för drift av kollektivtrafik kan till exempel passa för piloter, tester eller särskilda satsningar av mer tillfällig karaktär, medan drift av kollektivtrafik som ingår i det planerade utbudet kräver mer långsiktiga finansieringsformer.

När det gäller förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal så menar SKR att det behövs ett mycket stort omtag av stadsmiljöavtalen om de ska vara förhandlingsinriktade. SKR är kritisk till den förhandlingsplanering som har präglat flera stora infrastrukturprojekt på senare tid, samt på många sätt ingått i den nationella infrastrukturplaneringen. Den typen av förhandlingsplanering riskerar att flytta fokus från långsiktiga strategier för samhällets utveckling till betalningsförmåga för ett enskilt objekt, och ser sällan över kommungränser och till den större regionala nyttan. Om förhandlingsplanering ska vara ett verkningsfullt verktyg behöver bättre villkor ställas upp mellan staten å ena sidan, och kommuner och regioner å andra sidan. SKR menar också att en sådan förhandlingsplanering behöver göras med mer än en statlig myndighet i taget för att hantera ett bredare samhällsperspektiv än enbart transportfrågan. Det finns, som SKR tidigare påtalat, ett behov av en mer samordnad bebyggelse- och transportplanering som bedrivs i nära samverkan mellan kommun, region och stat för att kunna ställa om transportsystemet i en hållbar riktning. SKR har till regeringen tidigare framfört att det vore önskvärt att utveckla former för en sådan samverkan mellan stat, regioner och kommuner för utveckling av bebyggelse- och transportinfrastrukturen. SKR medverkar gärna i arbetet med att utveckla ett sådant arbetssätt.

Olämpligt med särskild miljöbedömning av planer med betydande trafikflöden

SKR avstyrker förslaget om att kommunen ska redogöra för hur handlingsalternativ påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt förutsättningarna för effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur för en plan som medför betydande trafikflöden.

Under och i inledningen till ett planarbete sker en lång rad ställningstaganden med utgångspunkter i de frågor som är av betydelse för mark- och vattenanvändningen på platsen. Det innefattar självfallet frågor som rör trafik och transporter på många olika sätt. Dessa frågor beaktas och bearbetas alltså redan idag under ett planarbete. Att

ytterligare belasta planförfaranden med extra redogörelse för dessa frågor, är inte förenligt med en effektiv planläggning.

Länsstyrelsens roll i fysisk planering bör inte utökas

SKR avstyrker bestämt föreslagna ändringar i PBL avseende länsstyrelsens roll. Förslag till ändringar i PBL måste göras med förståelse för de olika planinstrumentens skala, räckvidd och genomförbarhet. Likaså måste förståelse finnas för räckvidd och ansvar hos de olika parter som har uppgifter i planprocesserna. Risken är annars stor att målen med föreslagna lagändringar inte kommer att uppnås, utan i stället göra processerna mer komplicerade. Att transporter och transporteffektivitet så långt det är möjligt beaktas i kommunens fysiska planering, är redan i dag en självklarhet. Det är dock komplexa frågor som endast till viss del kan styras och lösas genom planinstrumenten i PBL. Kunskap om kommunens samlade arbete med dessa frågor finns inte hos länsstyrelsen. SKR ser stora risker för fördröjning och svårigheter i planeringsprocesserna om förslaget genomförs.

Ett ökat fokus på frågorna från statens sida kan ske på andra sätt än genom onödiga och felriktade förändringar i lagstiftningen, exempelvis genom förbättrad vägledning, och satsning på ökad kompetens hos olika berörda aktörer. SKR ser till exempel att Länsstyrelsens i sin roll som samordnare av statens intressen eventuellt skulle kunna ha en tydligare roll med att stödja olika myndigheter i att uppfylla de transportpolitiska målsättningarna inklusive klimatmålen.

Fler lagstiftningar behöver ses över i syfte att öka kommunernas och regionernas möjligheter att nå lokala och regionala klimatmål och planera för transporteffektivitet

Det finns ytterligare lagstiftningar som kan behöva ses över med syfte att ge kommuner och regioner större möjligheter att verka för transporteffektiva och attraktiva stadskärnor och tätorter och för att minska klimatpåverkande utsläpp.

SKR menar att parkeringslagstiftningen behöver ses över gällande kommuners möjligheter att ta ut avgifter som styr mot att uppnå klimatmålen. SKR anser också att möjligheten att införa miljöavgifter (idag trängselskatter) och miljözoner skulle kunna utredas som ett kommunalt verktyg för att minska det motoriserade trafikarbetet i tätorter och stadskärnor. SKR anser även att Trafikförordningen behöver ses över så att kommunerna får bättre möjligheter att gynna cykeltrafiken.

För att möjliggöra bättre regional cykelplanering anser SKR att det funktionella sambandet mellan statlig väg och cykelväg ska ändras i väglagen så att möjligheten att bygga attraktiv och gen regional cykelinfrastruktur, mellan städer/tätorter underlättas genom att cykel räknas som allmän samfärdsl. Det är positivt att detta redan är föremål för beredning, men SKR vill ändå framföra att lagen bör ändras skyndsamt.

Sveriges Kommuner och Regioner



Peter Danielsson
Ordförande

Miljöpartiet de gröna anmäler särskilt yttrande enligt bilaga 1

Styrelsen
2022-10-28

Särskilt yttrande från Miljöpartiet de gröna, Styrelsen 28 oktober 2022

Slutbetänkande – Rätt för klimatet (SOU 2022:21)

Miljöpartiet ställer sig i stora delar bakom SKR:s yttrande gällande utredningen. Utredningen lämnar många flera viktiga förslag för hur Sverige ska klara en hållbar omställning när det gäller till exempel ett transporteffektivt samhälle.

Utredningen lämnar ett förslag kring att utöka stadsmiljöavtalen till att man även inom detta bland annat ska kunna söka stöd för infrastruktur för gång.

Stadsmiljöavtalen har haft en mycket stor betydelse för att utveckla cykel- och kollektivtrafik i städer och samhällen. Att även utöka till att omfatta gångtrafikanter skulle ge bättre förutsättningar att skapa attraktiva helhetslösningar och ytprioriteringar mellan gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

SKR avstyrker detta och hänvisar till att man istället vill utöka och bredda ramarna för länsplanerna. Arbetet med att ta fram en länsplan är en lång och ganska omständlig process. En av fördelarna med stadsmiljöavtalet har varit att stödet har kunnat finnas på plats relativt snabbt och att det därför har fungerat bra med övrig stadsplanering.

Miljöpartiet tillstyrker utredningens förslag om utvecklade stadsmiljöavtal.

Miljöpartiet de gröna