



Datum  
2016-10-17  
Adress  
August Palms Plats 1  
Diarienummer  
STK-2016-849

## Yttrande

Till  
Miljö- och energidepartementet

### **Remiss från Miljö- och energidepartementet av delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)**

**M 2016 / 01735 /KI**

Kommunstyrelsen välkomnar att delbetänkandet på ett tydligt sätt ger uttryck för höga ambitioner i klimat – och luftvården och att en svensk miljöpolitik med ambitiösa miljömål endast kan förverkligas genom en god lokal och medborgerlig kommunal förankring. Det är därför angeläget att kommunerna har effektiva verktyg för att genomföra nödvändiga miljöåtgärder och att dessa samtidigt är väl avvägda i förhållande till andra kommunala intressen och dess sociala konsekvenser genom bl.a god tillgång på välbyggda bostäder och såväl effektiva som miljövänliga trafiksystem, etc.

Kommunstyrelsen kan därför med tillfredsställelse konstatera att delbetänkandet betonar att statens roll i första hand måste vara att stödja kommunernas (och även näringslivets) klimatåtgärder genom att skapa förutsättningar för ett aktivt kommunalt klimatarbete på lokal och regional nivå. Detta kan ske genom att undanröja eventuella hinder i nationell lagstiftning, genom ekonomiska styrmedel och genom att i specifika fall delegera beslutsbefogenheter från den statliga nivån till kommunerna för att underlätta omställningsarbetet. I praktiken innebär detta i stor utsträckning att tillhandahålla sådan vägledning från centrala myndigheter och länsstyrelser som på bästa sätt stimulerar ett bra miljö- och klimatarbete på regional och kommunal nivå.

Samtidigt som det under det närmaste decenniet ska läggas en grund för en hållbar samhällsstruktur som bidrar till att nå klimat- och luftmålen så behöver också takten i bostadsbyggandet öka markant. För att infria båda dessa målsättningar behöver utvecklingen av bebyggelse samt transport- och energisystem samordnas och ske strategiskt. I linje med det strategiskt inriktade arbete som redan sker genom bl. a Malmös översiktsplan och satsningar på spårbunden infrastruktur förordar Miljömålsberedningen att täta, gröna städer med funkt-

ionsblandad bebyggelse centralt och kollektivtrafikhärlä är viktiga beständsdelar i en sädan utveckling, och kommunstyrelsen välkomnar ställningstagandet.

Med dessa övergripande synpunkter som utgångspunkt vill kommunstyrelsen i övrigt framföra följande.

Miljömålsberedningen föreslär att Boverket och Naturvårdsverket får i uppdrag att utveckla en samordnad vägledning för miljöbedömningar till regelverken för samhällsplanering. Miljömålsberedningen föreslär också att Boverket får i uppdrag att ta fram vägledning för hur länsstyrelserna ska vägleda kommunerna tidigt i planprocessen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar avvägningar mellan olika samhällsintressen för en minskad klimatpåverkan. Här kan anföras att miljöbedömningar redan i dag ingår som en naturlig del i alla skeden i planeringen, inte minst i översiktsplaneringen, oberoende av de formella kraven på miljökonsekvensbeskrivningar. Kommunstyrelsen vill här framföra att det är mer ändamålsenligt att ta fram en vägledning om hur man gör en hållbarhetsbedömning, där miljö- och klimatmålen är viktiga att utgå ifrån, men där just avvägningen mellan olika samhällsintressen och inte minst sociala konsekvenser också bedöms.

Kommunstyrelsen ser positivt på att Boverket i samarbete med Sveriges kommuner och landsting (SKL) föreslås genomföra en kunskapshöjande insats hos de aktörer som ansvarar för samhällsplaneringen så att samhällsplaneringen styr mot klimatmålen och att även övriga aktörer inom samhällsbyggandet ges möjlighet till kunskapshöjning om planeringssystemet och dess tillämpning, och att ge berörda myndigheter i uppdrag att i samband med ovan beskrivna insatser utreda behovet av ändringar i gällande regelverk för att samhällsplaneringen i ökad grad ska få möjlighet att styra mot klimatmålen.

Vad gäller förslag till styrmedel och åtgärder, horisontella strategier, så föreslär miljömålsberedningen att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ser över och vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen. Kommunstyrelsen anser detta vara klokt eftersom arbetet behöver bedrivas på bred front om klimatmålen ska nås.

Beredningen föreslär att man skall utvärdera förbudet i plan- och bygglagen för kommuner att ställa särkrav på byggnaders tekniska egenskaper. Kommunstyrelsen ser positivt på att en sådan utvärdering görs, något som dock borde gjorts redan innan förbudet infördes. I och med att förbudet infördes förlorade kommunerna ett viktigt verktyg för höjda miljöambitioner. Malmö stad och Lunds kommuns gemensamma program, Miljöbyggprogram Syd, är ej längre möjligt att använda. Malmö kommer istället att ta fram ett dialogverktyg utan krav för att i dialog med byggherrar höja miljö- och klimatambitioner.

Kommunstyrelsen vill också passa på att framföra att samtidigt med denna remiss har Boverket lämnat förslag till ändringar i BBR avseende energiprestanda. De föreslagna ändringarna innebär dock ingen skärpning i energikraven, vilket inte stämmer med ambitionerna att Sverige skall vara ledande på miljö- och klimatområdet, och ej heller i förhållande till EUs ambitioner om nollutsläpp och nära noll byggnader.

Kommunstyrelsen ser mycket positivt på Miljömålsberedningens förslag vad gäller sektorsvisa strategier och styrmedel kring transporter. Det gäller framförallt förslaget att stadsmiljöavtalen bör utvecklas till ett instrument för hållbart samhällsbyggande och förtätning som kombinerar bostadsbyggande, infrastruktur, kollektivtrafik och minskad biltrafik och läggs in som en del i den nationella infrastrukturplanen för 2018-2029.

Förslagen i dessa delar är mycket positiva och välkomnas av Malmö stad då det är i storstadsregionerna som en stor del av transporterna genereras och där gröna och energieffektiva transporter har potential att kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt göra stor nytta. För Malmös del är möjligheten till statlig medfinansiering och satsningar på mobility management extra viktiga med hänsyn till kommunens nyligen framtagna befolkningsprognos, som visar på en ännu kraftigare befolkningsökning än tidigare och som i sin tur ställer stora krav på ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet, i cykelbanenätet och för gångtrafiken.

Miljömålsberedningen föreslår ett utsläppsmål för inrikes transporter (utom inrikes flyg som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter) som innebär att utsläppen från denna sektor ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Man anger även att särskilda uppföljningsmått bör användas för att systematiskt följa olika delar av utvecklingen i sektorn.

Kommunstyrelsen anser att uppföljningen är av mycket stor betydelse och instämmer i vikt av uppföljningsmått eftersom det inte ska sättas mål om det inte finns en plan för hur de ska följas upp.

Vad gäller strategier för en samlad luftvårdspolitik är det av största vikt att nationella styrmedel och incitament fastställs så att fordonsflottan ställs om skyndsamt. Även om man lyckas med de föreslagna strategierna för att öka andelen kollektivtrafik, gång och cykel så krävs för att nå luftkvalitetsmålen i städer att de fordon som kommer att trafikera stadens gator och genomfartsleder har så låga utsläpp som möjligt. Delbetänkandet förordar att man lokalt ska ha möjlighet att införa åtgärder som t ex miljöparkeringar och miljözoner, men utsläppen måste begränsas vid källan, och där är lokala styrmedel bara en del av lösningen och nationella styrmedel helt nödvändiga.

Kommunstyrelsen är mycket positiv till den ökade tydligheten och långsiktigheten när det gäller spelregler för biobränslen (bioekonomi). Därigenom öppnas möjligheten till stora investeringar i strukturellt viktiga bioenergiprojekt (anläggningar och/eller infrastruktur). Däremot ser kommunstyrelsen en risk att detta starka fokus på bioekonomi tränger undan satsningar, lika viktiga, på andra tekniker och bränslen.

Kommunstyrelsen anser att förslaget till strategi i alltför stor utsträckning låser in sig vid redan kända och beprövade tekniker. Alla förslag bör utvärderas så att de är teknikneutrala i förhållande till känd teknik men även så att ännu okänd eller oprövad teknik kan omfattas. Förslaget om teknikneutralitet gällande energianvändning i bebyggelse anser kommunstyrelsen därmed är bra.

Kommunstyrelsen delar uppfattningen att ett normskifte måste ske i den kommunala stadsplaneringen från bilfokus till att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunstyrelsen vill dock understryka att detta normskifte även måste ske på statlig nivå.

Styrmedel där man kan finna synergieffekter genom att både minska klimatdrivande utsläpp och förbättra luftkvaliteten nämns i betänkandet, men skulle kunna lyftas fram ännu mer. Det finns annars risk att de båda områdena konkurrerar om resurser. Sådant är läget idag, bland annat inom fordonssektorn där avvägningar måste göras mellan bränsleeffektivitet (koldioxidutsläpp) och utsläpp av luftföroreningar. Generellt visar mätningar av luftkvaliteten i Malmö att förväntade minskningar av utsläpp på grund av teknikförbättringar inte återspeglas fullt ut i förbättringar av uppmätta halter för dessa föroreningar. Det är därför viktigt att regleringar av utsläpp baseras på verkliga mätningar och inte enbart tester vid typgodkännande eller motsvarande. Det är viktigt att kommuner har verktyg för att hantera utsläpp från trafiken. Kommunstyrelsen anser att förslagen är bra men att de till alltför stor del, liksom för klimatstrategin, fokuserar på befintliga tekniker, informationskampanjer och omvärldens åtgärder.

Vidare är kommunstyrelsen också positiv till förslaget om ökad möjlighet till finansiering av åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon (steg 1- och steg 2-åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen) inom ramen för infrastrukturplaneringen och där digital infrastruktur kan ingå bland de åtgärder som kan finansieras.

Malmö stad har tidigare i remissen för Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering inför perioden 2018-2029 till Näringsdepartementet ställt sig positiva till att Trafikverket förespråkar och vill medverka i kraftiga satsningar på mobility management, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt samordnade varutransporter i stadsområden. Dessa inriktningar är mycket positiva och välkomnas av Malmö stad då det är i storstadsregionerna som en stor del av transporterna genereras och där gröna och energieffektiva transporter har potential att kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt göra stor nytta.

Malmö stad anser även att i samband med satsningar på hållbart resande bör Trafikverket såväl kunna genomföra åtgärder på egen hand som delta i steg 1-åtgärder enligt den s.k. fyrstegsprincipen. Åtgärder för att påverka och styra transporter redan innan de uppstår eller blir ett problem är viktiga ur ett hållbarhetsperspektiv. Här finns idag en outnyttjad potential.

Ordförande

Carina Nilsson

Sekreterare

Claes Inge Wennström