



Till:

Miljö och energidepartementet
Diariet

Remissvar på SOU 2015:43 Vägar till effektivare miljöarbete

Trafikverkets yttrande

Trafikverket har tagit del av SOU 2015:43 Vägar till effektivare miljöarbete. Trafikverket delar utredningens uppfattning gällande de övergripande förslagen i avsnitt 11.1, 11.2, 11.3, 11.5 och 11.6. Det Trafikverket uppfattar som otydligheter i förslaget och synpunkter gällande eventuell vidare utredning och implementering av förslagen återfinns nedan.

Trafikverket anser att utredningens förslag i avsnitt 11.4 behöver utredas mer ingående med avseende på hur andra myndigheters processer berörs så som Trafikverkets planlägningsprocess. Trafikverket delar den problembild som lyfts fram gällande tillståndsprövning och tillsyn, med brister i effektivitet, enhetlighet, rättssäkerhet och konkurrensneutralitet. Enligt betänkandet ökar antalet myndigheter inom miljöområdet, och en viktig generell fråga är om miljöarbetet blir mer effektivt med fler myndigheter på nationell nivå, eller om det går att göra effektiviseringar och förbättringar inom ramen för befintlig myndighetsstruktur.

11.1 Miljömålen i myndighetsstyrningen

Trafikverket delar utredningens generella beskrivning att regeringens styrning på miljöområdet i vissa fall är otydlig och inte tillräckligt operativ. Den problembeskrivning som ges i exemplet Trafikverket känns också igen.

Trafikverket ser därför positivt på förslaget att införa mer verksamhetsanpassade uppgifter i myndigheternas instruktioner. Det är dock av största vikt att verksamhetsanpassade uppdrag verkligen tilldelas i myndigheternas instruktioner, då avsaknad av uppdrag annars kan leda till att miljöarbetet avstannar.

Det förslag till verksamhetsanpassade uppdrag som föreslås behöver motsvara den rådighet och det mandat som myndigheten har. Uppdragen bör omfatta både Trafikverkets direkta verksamhet som infrastrukturförvaltare samt den möjlighet Trafikverket har att verka för att transportsektorn bidrar till hållbar utveckling och att miljömålen nås. Vidare bör uppdragen vara nivå- och tidsatta på ett sätt att uppföljning är möjlig.

Trafikverket upplever idag att det är ett stort avstånd mellan myndighetens verksamhet och kopplingen till generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Utredningen diskuterar styrning med hjälp av mer operativa mål, men det är oklart om dessa mål ska upprättas inom miljömålssystemet eller i annan myndighetsstyrning. Tydligare styrning skulle ge Trafikverket möjlighet till bättre mål- och resultatstyrning inom miljöområdet. En tydlighet kring regeringens ambitioner inom miljöområdet ger förutsättning för att Trafikverket ska kunna bidra till ett mer hållbart transportsystem och till att miljömålen nås.

11.2 Om uppföljning och resultatredovisning inom miljömålssystemet

Trafikverket delar utredningens uppfattning att det saknas en oberoende regelbunden samhällsövergripande utvärdering av resultatet av arbetet i miljömålssystemet. De utvärderingar som tas fram genomförs av de ansvariga miljömålsansvariga myndigheterna själva.

Trafikverket bedömer att det är bra om miljömålsutvärderingarna får en mer samhällsövergripande karaktär och utförs av en myndighet utanför miljömålssystemet. Trafikverket har ingen synpunkt på vilken myndighet, utanför miljömålssystemet, som bör ha detta uppdrag.

11.3 Regeringens myndighetsstyrning – finansiell styrning i flera led

Trafikverket har inga synpunkter på förslaget.



11.4 En ny myndighet för tillståndsprövning, tillsyn och tillsynsvägledning

Trafikverket bedömer att det aktuella förslaget kan få mycket stor påverkan på verksamheten om det genomförs. Förslaget bedöms i första hand påverka planläggningsprocessen där godkännandet av miljökonsekvensbeskrivningen idag ligger samt i investeringsprocessen där tillstånd söks för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet (A-verksamhet). *Regeringen bör ytterligare utreda konsekvenserna kopplat till detta.*

Förutsättningen för en godkänd arbetsplan för väg- eller järnväg, är att länsstyrelsen godkännt den miljökonsekvensbeskrivning som krävs enligt miljöbalken. I dag finns samordningsvinster kopplade till Trafikverkets planläggningsprocess där länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen och de tillstånd som söks enligt till exempel miljöbalken. Trafikverket efterlyser ett klargörande från utredningen av frågan hos vilken myndighet ansvaret för godkännandet av miljökonsekvensbeskrivningar för tillståndsprövad verksamhet skall ligga.

Trafikverket bedömer att ytterligare utredning krävs hur olika instanser och processer i samhällsplaneringen ska samverka med varandra om en ny myndighet bildas, så att effektiviteten bibehålls, exempelvis hur den nya myndigheten ska förhålla sig till kommunal planläggning. Detta är av intresse för Trafikverket då en arbetsplan inte får strida mot kommunens detaljplan.

Trafikverket har ibland behov av en snabb hantering vid oförutsedda händelser och vill därför påtala vikten av att den nya myndigheten organiseras så att nödvändig lokalkännedom finns, detta för att hålla handläggningstiderna nere. Trafikverket framhåller vikten av att lokala och regionala förutsättningar beaktas vid utformning av villkor och skyddsåtgärder. Trafikverket ser därför fördelar med utredningens förslag att den nya myndigheten skall ha en regional organisation med god geografisk spridning.

Inrättandet av miljödomstolarna har tagit lång tid och Trafikverket har uppfattningen att verksamheten utvecklats positivt. Trafikverket vill betona vikten av att handläggningstiderna av de ärenden som idag handläggs hos miljödomstolarna inte ökar i och med att handläggningen av dessa ärenden flyttas till en ny nationell myndighet. Trafikverket noterar att utredningen, såvitt Trafikverket kunnat finna, inte berört beslutens överklagbarhet vilket Trafikverket uppfattar som en brist i utredningen. Trafikverket noterar också att utredningen inte berört frågan huruvida tillståndsprövningen i den nya myndigheten ska ske genom ett skriftligt eller muntligt förfarande.

11.5 Vattenförvaltning av kvaliteten på vattenmiljön

Trafikverket konstaterar att samarbetet med nuvarande vattenmyndigheter fungerat mycket bra och hela tiden utvecklats positivt. Trafikverket känner viss oro för att organisationsförändringar kan komma att försena åtgärdsgenomförandet om fokus flyttas från åtgärdsgenomförandet till organisationen. Tidsfaktorn är kritisk, 2021 ska åtgärdsprogrammen vara klara (2027 i undantagsfall).

Trafikverket vill poängtera att det är viktigt att ha ett nationellt perspektiv så att rätt insatser prioriteras. Trafikverket framhåller dock vikten av att den regionala förankringen bibehålls.

Trafikverket anser att idén om samarbete genom ett råd är bra men behöver utvecklas och förtydligas. De myndigheter som ska företrädas i rådet är de som kan förväntas bli berörda av åtgärdsprogrammen inom havs- och vattenförvaltningen. Utredningen anger att rådet bör ha i uppdrag att bistå Havs- och vattenmyndigheten i arbetet med att ta fram förvaltningsplaner, åtgärdsprogram etc. Enligt MB är dock dessa myndigheter redan skyldiga att göra detta. Här blandas alltså ett lagstadgat ska med ett bör. Rådet föreslås dessutom ha företrädare för näringsliv och intresseorganisationer, vilka inte omfattas av lagkraven om åtgärdsprogrammen.

På avsnitt 11.6 Miljöforskningens tillgänglighet

Trafikverket tillstyrker förslaget.

Ärendenummer
TRV2015/59816
Ert ärendenummer
M2015/1539/S

Dokumentdatum
2015-10-05
Sidor
3(3)



Föredragande, samråd och sakgranskning

I detta ärende har beslut fattats av GD Lena Erixon. Samråd har skett med Stefan Engdahl, chef Planering, Charlotta Lindmark, Chefsjurist, Maria Kraft, Måldirektör, Pär Gustafsson, Avdelningschef Transportkvalitet och Ulrika Wennergren, Enhetschef Enhet Miljö.

Föredragande har varit Tina Törnquist, enhet Miljö, avdelning Transportkvalitet.

Handläggning har skett tillsammans med Anna Öhman på Juridik och planprövning, Åsa Jansson Investering, Björn Sundqvist och Linus Karlsson båda Planering, Elham Samari och Thomas Gerenstein båda Underhåll och Anna Mroz på Stora Projekt.

Lena Erixon Generaldirektör Trafikverket

