



Datum
2022-09-05
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2022-1393

Till
[Här fyller du i mottagare]

Remiss från Miljödepartementet - Rätt för klimatet (SOU 2022:21) , STK-2022-924

[Fyll i mottagarens diarienummer]

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden ställer sig positiv i stort till slutbetänkandet. Nämnden anser att flertalet nödvändiga ändringar föreslås för hur klimatfrågan ska integreras i lagstiftningen. Ändringarna är nödvändiga för att skynda på klimatomställningen. För att skapa bättre förutsättningar för att Sveriges klimatmål ska kunna nås efterfrågar nämnden dock flertalet förtydliganden.

Yttrande

Del I – Främja bidrag till Klimatomställningen

Platsvalsregeln i miljöbalken

Tekniska nämnden är positiv till de föreslagna tilläggen till platsvalsregeln i 2 kap miljöbalken (1998:808). Förslaget innebär att nuvarande hänsynsregler i miljötillståndsprövningen för lokalisering av verksamheter även ska ta hänsyn till ”*minsta klimatpåverkan eller största bidrag till att minimera klimatförändringar*”. Föreslagna ändringar stärker valet av de mest klimatomständigt gynnsamma lokaliseringarna av olika tillståndspliktiga verksamheter, så som verksamheter för hållbar energiproduktion (exempelvis vindkraft) och energilagring. Klimatet ges ingen överordnad status gentemot andra miljöintressen i balken vilket minimerar risken för negativa konsekvenser för andra miljöintressen. Viktningen lämnas till den enskilda bedömningen.

Del II – Underlätta byggande av elnät

Biotopsskydd vid byggande av elnät

Utredningen beskriver att vissa starkströmsledningarna bör vara undantagna från de generella biotopsskydden och strandskyddet förutsatt att nätkoncession givits. Det innebär samtidigt

undantag från krav på dispens. Utredningen föreslår också att länsstyrelserna får i uppdrag att se över hur de kan bevaka syftet med biotop- och strandskydd i samråd och tillsyn avseende ledningar som kräver linjekoncession. Tekniska nämnden ställer sig positiv till att elinfrastrukturen ges samma förutsättningar som annan infrastruktur i dessa hänseenden, vilket gynnar utbyggnad och underhåll av elnäten. Nämnden ser även positivt på att frågan om biotopsskydd fortsatt bevakas.

Vad gäller skyddsintressen som är inrättade på EU-nivå önskar utredningen att Sverige ser över sitt genomförande av EU:s fågeldirektiv och livsmiljödirektiv och följer upp praxis för att tydliggöra i vilka fall det krävs dispenser. Nämnden ställer sig bakom förslaget och instämmer i behovet av att se över praxis för att tydliggöra i vilka fall dispenser krävs.

Ändringar i ellagen

Tekniska nämnden saknar förslag på förändringar i ellagen som förtydligar förutsättningarna för delning av energi inom en energigemenskap, samt som skapar incitament för bildandet av energigemenskaper i linje med elmarknadsdirektivet. Förutsättningar, hinder och incitament har inte klargjorts i samband med den tidigare ändringen i ellagen avseende undantag från kravet på nätkoncession.

Luftledning eller markkabel

Tekniska nämnden stödjer inte förslaget att luftledningar ska utgöra normalfallet vid ledningsdragning. Förslaget påverka det kommunala självstyret negativt och riskerar att en effektiv markanvändning hindras eller kraftigt försvåras. En luftledning har även större sårbarhet än nedgrävda ledningar och är därmed ett mindre resilient alternativ. Kommunerna behöver vara särskilt involverade, i framtagningen av kriterier för om en ledning ska vara luftburen eller nedgrävd, för att säkerställa en sammanvägning av kriterierna med andra allmänna intressen.

Del III – Transporteffektivt samhälle

Strategisk miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

Tekniska nämndens ställer sig positiv till att skrivningar som syftar till hållbara trafiklösningar förtydligas inom plan- och bygglagen. Nämnden ställer sig även positiv till de föreslagna ändringarna där Länsstyrelsen inom planarbetet uppmanas verka för att ”*skapa förutsättningar för en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur samt främja resor med kollektiva färdmedel, gång och cykel*” (bland annat i 3 kap 10§ PBL).

Nämnden anser dock att flertalet skrivningar behöver förtydligas. Bland annat förslaget om att ändra 3 kap. 6b§ PBL med tillägget ”*om en strategisk miljöbedömning ska göras för en plan som medför betydande trafikflöden, ska kommunen i sådana fall även redogöra för hur olika handlingsalternativ påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt förutsättningarna för en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur*”. Nämnden ställer sig frågande till om utredningens avsikt är att trafikflöden i sig ska bli en avgörande faktor för om en strategisk miljöbedömning ska

utföras eller ej. Det framgår inte heller tydligt av nuvarande formuleringsförslag om alla trafikslag ska omfattas. Om alla trafikslag räknas in i benämningen trafikflöden, skulle det kunna innebära att exempelvis hamnverksamhet och bangårdar kommer sakna möjlighet att expandera och på så sätt utgöra hinder för kommunernas stadsutveckling samtidigt som klimateffektiva transportlösningar i klimatomställningsarbetet kan försvåras.

Begreppet *trafikflöden* upplevs till viss del missvisande då det inte bör vara antalet fordon som är avgörande utan dess bidrag till klimatpåverkande utsläpp och ytanspråk. Möjligen kan *trafik med betydande miljöpåverkan* samt *yteffektiva transportsätt* vara mer ändamålsenliga begrepp.

Nationell plan för infrastruktur

Till förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur föreslås tillägg i 1§ ”Planen ska vara trafikslagsövergripande, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och, i samma syfte bidra till och passa in i ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.” Enligt utredningen krävs en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar för att transportsektorns klimatomställning ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt samt för att den ska vara robust mot förändrade omvärldsförutsättningar. 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 inrikes flyg följer en minskande trend över tid.

Tekniska nämnden tycker det är olyckligt att utredningen verkar sätta likhetstecken mellan transporteffektivt samhälle och minskat trafikarbete med lastbil. Vid godstransporter krävs i de flesta fall att lastbil involveras i minst en del av en transportkedja bestående av en eller flera trafikslag. På lokal och regional nivå kan en transporteffektiv utveckling leda till att trafikarbetet med lastbil ökar. Detta beroende på att ett område har en tillväxt av befolkning, verksamheter och arbetsplatser. Om länsstyrelserna ges ökad befogenhet att påverka framtagande av detaljplaner eller om instruktionen för framtagande av nationella planen och länsplanerna förändras är det viktigt att helhetsbedömningar på nationell och global nivå görs med hänsyn till detta. Exempelvis är det inte otänkbart att utvecklingen av Norra Hamnen i Malmö till en hållbar logistiknod med utvecklade järnvägs- och sjöfartskopplingar kommer att leda till lokalt ökad lastbilstrafik eftersom det är ett område i tillväxt. För de mer långväga delarna av transportkedjan kommer utvecklingen av noden dock stärka sjöfartens och järnvägens konkurrenskraft och därmed öka transporteffektiviteten totalt sett.

Nämnden vill även påpeka att fokusering på en minskning av trafikarbetet med personbil, lastbil och flyg ska bidra till minskning av växthusgasutsläppen kan leda till en suboptimering där järnväg och sjöfart undgår krav. Det finns anledning att även se över hur sjöfarten och järnvägstrafiken kan och bör utformas för att på effektivaste sätt bidra till minskning av växthusgasutsläpp. Exempelvis finns det tydliga samband mellan hastighet och energiåtgång för dessa båda trafikslag precis som för andra trafikslag.

Med fördel bör *trafik med betydande miljö- och klimatpåverkan* samt *yteffektiva transportmedel* kunna användas mer frekvent inom ändringsförslagen för att lyfta fram ändamålet med ändringarna – minska klimatpåverkan och hållbar markanvändning.

Från prognosbaserad till scenariobaserad transportplanering

Nämnden ställer sig positiv till förslaget att ändra Trafikverkets instruktion så att verket övergår från prognosbaserad transportplanering till scenariobaserad transportplanering. Detta ligger i linje med Malmö stads arbetssätt för transportplanering, de så kallade färdmedelsfördelningsmålen i trafik- och mobilitetsplanen (TROMP). Förslaget skulle leda till att underlätta planering och styrning av infrastrukturåtgärder och trafikflöden över gränssnitten mellan det statliga och kommunala vägnätet.

Statligt stöd till hållbara stadsmiljöer

Tekniska nämnden ställer sig positiv till att Trafikverkets breda uppdrag tydliggörs ytterligare till att även inkludera att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller ge effektivare användning av befintlig infrastruktur. Bland annat föreslås ändringar som möjliggör medfinansiering för minskat behov av nybyggnation eller större ombyggnation av infrastruktur, vilket nämnden ställer sig positiv till.

Att medel inom ramen för stadsmiljöavtal föreslås kunna sökas för åtgärder som främjar gångtrafik, samt infrastruktur för gång, är ytterligare ändringar som nämnden ställer sig positiv till. Nämnden anser dock att förslaget om att godkända motprestationer ska inkludera åtgärder som kan bidra till att begränsa biltrafiken, behöver problematiseras. Att villkora förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal med att biltrafiken ska minska i större kommuner och stadsregioner är problematiskt då de åtgärder kommuner har rådighet över och kan vidta inte är allomfattande. Det är fler faktorer än de som kommunen styr över som avgör biltrafikens utveckling.

Ordförande

.....
[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

.....
[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]