



## Yttrande över slutbetänkande Rätt för klimatet (SOU 2022:21), dnr 00385/2022

### Beskrivning av ärendet

Miljödepartementet har gett Helsingborgs stad möjlighet att lämna synpunkter på Klimaträttsutredningens slutbetänkande Rätt för klimatet (SOU 2022:21).

### Synpunkter från kommunstyrelsen

Helsingborgs stad har ställt sig bakom mål om att öka takten i klimatomställningen för att bli klimatneutral 2030. Staden ingår i Viable Cities och NetZeroCities (se vidare [www.viablecities.se/net-zero-cities](http://www.viablecities.se/net-zero-cities) om EU:s 100 städer som arbetar för klimatneutralitet 2030). Det ställer stora krav på staden men även på andra aktörer. Staden ser därför positivt på ambitionen i förslagen som betänkandet lägger fram, där syftet är att öka takten i klimatomställningen. Utredningen fokuserar starkt på att underlätta utbyggnaden av elnätet, vad gäller starkströmsledningar med linjekoncession.

Elektrifiering av både transporter och industrisektorn är en angelägen åtgärd för att minska klimatpåverkan. Vi är dock tveksamma till förslaget att byggande och underhåll av starkströmsledningar med linjekoncession ska undantas från förbuden i miljöbalken mot påverkan på områden som omfattas av biotopskydd eller strandskydd. Om syftet är att korta processtiderna är det snarare åtgärder inom själva processen som behöver vidtas ex ökade resurser, förenkla processen eller dylikt. Det finns även andra anläggningar eller åtgärder som är positiva ur klimatsynpunkt men som ändå prövas mot miljölagstiftningens områdesskydd.

### Främja bidrag till klimatomställningen

Utredningen kommer fram till att det sannolikt finns ett visst rättsligt utrymme för att ge klimat större tyngd i förhållande till andra skyddsintressen enligt miljöbalken, men att det är mycket begränsat. Utredningen hänvisar även till att miljöbalken enligt förarbetena redan omfattar klimat men att det regelmässigt inte beaktas i prövningar. Förslag på förtydliganden för att få en ändrad praxis i hur klimatperspektivet ska beaktas fanns även i delbetänkandet En ny avvägningsregel i 2 kap. miljöbalken

Utredningen har haft i uppdrag att utreda möjligheten att väga klimatnytta mot negativ påverkan på människors hälsa och miljön genom en särskild avvägningsregel i miljöbalken eller på annat sätt. Slutsatsen är att en särskild avvägningsregel skulle få mycket begränsad effekt på både möjligheterna att få tillstånd och för att korta tidsåtgången för prövningen, utan sannolikt skulle förlänga tidsåtgången i många fall. Det är ofta andra skyddslagstiftningar än miljöbalken som styr, till exempel finns på EU-nivå artskyddet som har stor

betydelse för etablering av vindkraft och även områdesskydd samt miljökvalitetsnormer. En avvägningsregel i 2 kap. miljöbalken skulle inte göra någon skillnad i avvägningen mot dem. Helsingborgs stad delar denna analys.

### **En klimatanpassad platsvalsregel**

Utredningen föreslår en ändring i 2 kap. 6 § miljöbalken med avsikten att kunna göra avvägningar till förmån för klimatet. Den sammantagna bedömningen i det enskilda fallet ska avgöra vilket intresse som väger tyngst. Naturvårdsverket ska få i uppdrag att utarbeta en vägledning om en ändrad platsvalsregel. Utredningen understryker att det mycket begränsade rättsliga utrymmet till lättnader med hänsyn till klimatet gör att det kommer att handla om få fall där avvägningen kan komma att utfalla till förmån till klimatet. I första hand får ändringen betydelse för nyetablering av verksamheter, såväl permanenta som mer tillfälliga. Kommunernas miljönämnder berörs av den föreslagna ändringen både i egenskap av remissinstans när tillståndspliktig verksamhet i kommunen prövas av länsstyrelsens miljöprövningsdelegation eller domstol samt som beslutsfattare och tillsynsmyndighet för anmälningspliktig verksamhet.

Helsingborgs stad är positiv till att klimatets betydelse lyfts fram i miljöbalken. För att kunna göra de bedömningar av klimatnytta som den nya regeln förutsätter, behöver kommuner säkerställa att personer som arbetar med de uppgifterna har rätt kompetens. Det är redan idag en utmaning att bevaka den komplexa tekniska utvecklingen som sker i allt snabbare takt. För ett gott utfall är det viktigt att vägledningen från Naturvårdsverket är ett genomarbetat utbildningspaket med stöd och vägledning för handläggare.

### **Elnät**

Elektrifiering är en möjlighet att minska utsläppen av växthusgaser, genom att fasa ut fossila bränslen inom exempelvis industri- och transportsektor. Omställningen innebär en kraftigt ökad elanvändning och en förutsättning för att det ska bli möjligt är att elnätet byggs ut.

Utredningen har sett över hur lagstiftningen kan justeras för att processen med att förnya, förstärka och bygga ut elnätet ska gå snabbare. Utredningen har fokuserat på ändringar i lagstiftningen kring starkströmsledningar som kräver linjekoncession eftersom de har längre ledtider än andra elnät. Utredningen har också tittat på möjligheter att förkorta de totala ledtiderna genom att förändra arbetssätt hos både sökande och myndigheter med nätutredningar, upphandling och entreprenader.

En ökad elektrifiering är ett nödvändigt led i omställningen för att nå de långsiktiga klimatmålen. I Skåne produceras inte tillräckligt med el för våra behov utan vi är beroende av att el som producerats i norr överförs via transmissionsnätet (stamnätet). Ledningarna behöver förstärkas för att kunna distribuera mer effekt i stunden för att undvika kapacitetsbrist.

Långa tillståndprocesser är en huvudsaklig orsak till att detta tar tid. Resultatet blir en begränsad tillgång på eleffekt i de södra delarna av Sverige. Helsingborgsområdet upplever i likhet med sydvästra Skåne en ansträngd situation. Helsingborg skulle kunna få brist på eleffekt under kalla vinterdagar när effektbehovet är som störst, redan de närmsta åren. Därför ser staden mycket positivt på att utredningen ser över lagstiftningen för att skynda på processen med att förstärka och bygga ut elnätet. Utredningen presenterar en

rad förslag om hur elnätsbyggnationen, för en effektivare energi- och klimatomställning, kan underlättas. Staden delar i stora drag utredningens bedömningar och överväganden. Elektrifieringen av samhället innebär att en omfattande nyutbyggnad av elnätet behöver ske, något som ger tydlig påverkan i naturmiljön. Detta måste också beaktas.

Utredningen föreslår att miljöprövningen vid linjekoncession ska underlättas genom en ökad vägledning från bland annat expertmyndigheter. De områden som särskilt utpekats är risken för olägenheter för människors hälsa till följd av lågfrekventa magnetfält, påverkan för fågellivet samt länsstyrelsernas roller vid prövning inklusive bevakning av biotop- och strandskydd. Staden välkomnar förslaget om tydligare vägledning för dessa frågor. Utredningen lämnar vidare förslag på undantag från dispensplikten vad avser strandskyddet, det generella biotopskyddet samt det särskilda biotopskyddet (i viss utsträckning).

Helsingborgs stad har förståelse för förslaget eftersom handläggningstiderna för sådana ärenden kan vara upp emot 1,5 år och att prövningen oftast sker först efter det att koncession för ledningen ifråga beslutats. Samtidigt är skyddet för dessa platser av stor betydelse för naturvärden och artskyddet eftersom områdena, förutom deras egenvärden i miljön, kan fungera som refuger för spridning av arter ut i det omgivande landskapet. De livsmiljöer som det handlar om är idag i regel hårt trängda och fragmentiserade i landskapet. Som ett alternativ till dispensförfarande kan dessa områden ges en tydlig beskrivning i ansökningarna för linjekoncessioner och med särskilda villkor om skyddsåtgärder (om behov finns för det) i koncessionen.

### **Transporteffektivt samhälle**

Klimaträtsutredningen har gjort bedömningen att om det ska vara möjligt att nå de nationella klimatmålen om nettonollutsläpp till 2045 så behöver transportsystemets omställning bestå av tre olika komponenter: Ett transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering, samt energieffektiva fordon och fartyg. Med ett transporteffektivt samhälle menas ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Här vill Helsingborgs stad särskilt betona hur viktig logistikbranschen, livsmedels- och transportsektorn är för samhället, med närliggande hamn, flygplats och annan viktig infrastruktur. Det stärker regionens näringsliv och konkurrenskraft. Helsingborgs stad ställer sig frågande huruvida den gröna teknikutvecklingen tas i beaktande, med exempelvis de stora framsteg för elektrifierade tunga transporter som också följer med stora investeringar. Elektrifiering av fordon, bränsleomställningen kopplat till fartyg och flyg vilka är avgörande för att nå klimatmålen samtidigt som den regionala tillväxten inte hämmas.

Utredningens förslag främjar åtgärder som minskar transportefterfrågan, påverkar val av färdmedel i riktning mot gång, cykel och kollektivtrafik samt leder till en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Förslagen förväntas leda till minskade investeringar i utökad vägkapacitet. Helsingborgs stad anser däremot att väginfrastrukturen fortsatt är betydande för konkurrenskraften. Det är viktigt att understryka vikten av fortsatta investeringar på transportinfrastrukturen för att möjliggöra hållbara transporter för hela logistikkedjan.

### *Stärka styrningen 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 bland annat 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 instruktionen till Trafikverket ändras så att myndigheten får i uppgift att verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar. Ett hinder för utvecklingen mot ett transporteffektivt samhälle är att dagens infrastrukturplanering till stor del baseras på Trafikverkets basprognoser om fortsatt ökad biltrafik, vilket enligt verket framförallt beror på ett historiskt samband mellan biltrafik och ekonomisk utveckling, befolkningsutveckling och kostnadsförändringar för resor och transporter. Utredningen föreslår därför att Trafikverkets instruktion ändras så att myndigheten ska ta fram och tillhandahålla scenarier för trafikutvecklingen i stället för en trafikprognos.

Scenarier kan vara ett bra komplement till de nationella trafikprognoserna som oftast visar på en linjär utveckling av trafiken. Flera scenarier visar att den framtida utvecklingen kan gå i olika riktningar och ger bättre beredskap för olika handlingsalternativ och möjligheter för staden att utvecklas.

Helsingborg vill här betona betydelsen av väl fungerande väginfrastruktur för städer som Helsingborg med viktiga varuflöden och med hamn och infrastruktur av riksintresse.

Helsingborg har i sin översiktliga planering länge arbetat för hållbara transporter genom utveckling av stationsorterna, satsning på busslinjen Helsingborgsexpressen och utvecklad infrastruktur för gång- och cykeltrafik. En utgångspunkt för stadens översiktsplan ÖP2021 är att lokalisera transportintensiva verksamheter till de strategiskt viktiga platserna intill trafikplatserna längs motorvägarna.

Det sker en grön omställning inom den tunga transportsektorn med till exempel elektrifierade tunga fordon. Helsingborg jobbar genom Helsingborgs-deklarationen med att få med de olika aktörerna i denna utveckling mot hållbar logistik. Arbetet med prognoser för trafiken påverkas därmed också där arbetsätt med olika scenarier föreslås.

### *Öka genomslaget för fyrstegsprincipen i transportplaneringen*

Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi som Trafikverket använder sig av, och som ska gynna resurshushållning och en hållbar samhällsutveckling. Den syftar till att transportbehovet och möjligheten att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt alltid ska ses över innan ombyggnationer och nybyggnationer påbörjas. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur. Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det andra steget syftar till att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Det tredje steget belyser begränsade ombyggnationer,

exempelvis förstärkningar, breddning eller bäringsåtgärder. I det fall behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen genomförs även det fjärde steget, vilket utgörs av nyinvesteringar och/eller ombyggnadsåtgärder. Utredningen menar att fyrstegsprincipen inte tillämpas som avsett, utan att identifierade brister i transportsystemet ofta i första hand åtgärdas med infrastrukturinvesteringar. Utredningen föreslår därför bland annat att kommuner och regioner ska kunna ta emot statlig medfinansiering för åtgärder som minskar behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur. Utredningen föreslår också att kommuner ska kunna söka stöd för infrastruktur för gång inom ramen för stadsmiljöavtal.

I Helsingborg siktar vi mot nettonollutsläpp av växthusgaser 2030. För att komma till rätta med transportutsläppen som är vår största utsläppskälla har vi bland annat en ambition där andelen resor med cykel, gång och kollektivtrafik ska öka. Vi ska arbeta för att främja beteenden, metoder och tjänster som leder till hållbara resor eller minskat resande och ha ett särskilt fokus på barn och ungas resande.

Staden delar utredningens ambition. Helsingborg vill dock betona vikten av fortsatta transportinfrastruktursinvesteringar i södra Sverige. Det är även viktigt att näringslivet genom dess innovationskraft och genom marknadslösningar kan bidra till ett mer hållbart samhälle. Elektrifieringen av olika transportfordon och samverkan med näringslivet kommer att ha en stor betydelse för att nå klimatneutralitet.

Helsingborg den 9 november 2022

Christian Orsing  
Ordförande