



Regeringen
m.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar över slutbetänkandet SOU 2022:21 "Rätt för klimatet"

Ert dnr M2022/01364

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Hallands län instämmer i utredningens förslag vad gäller de ändringar som är rättsligt möjliga att genomföra i miljöbalken, samt i bedömningen att det varken är lämpligt eller möjligt att skapa ett större rättsligt utrymme för att väga in klimat i miljöbalken i relation till miljö kvalitetsnormer eller att driva försvagningar av t.ex. skyddet för fåglar eller andra arter i EU:s naturvårdsdirektiv.

Länsstyrelsen har inget att invända mot förslaget om undantag från biotopskyddet och strandskyddet för vissa åtgärder enligt ellagen

Länsstyrelsen ser positivt på utredningen och dess förslag ur ett övergripande klimatperspektiv. Länsstyrelsen välkomnar utredningens intentioner och dess breda ansats. Vidare konstateras att flera av förslagen berör områden där Länsstyrelsen upplever att det idag finns hinder som försvårar klimat- och energiomställningen. Länsstyrelsen vill speciellt lyfta behovet av åtgärder som tydligare styr mot ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen välkomnar också utredarens tydlighet kring att ett transporteffektivt samhälle innefattar ett minskat transportarbete med personbil, lastbil och inrikes flyg. Länsstyrelsen tillstyrker att länsstyrelsen får i uppdrag att verka för ett transporteffektivt samhälle i länsstyrelseinstruktionen, men avstyrker det nu föreslagna sättet som länsstyrelsen får i uppdrag via ändringar i PBL, att verka för att dämpa transportefterfrågan och skapa förutsättningar för en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur.

Avsnitt 4.1 En klimatanpassad platsvalsregel

Länsstyrelsen tillstyrker tillägget i platsvalsregeln 2 kap. 6 § miljöbalken. Denna förändring kan medföra behov av vägledning från Naturvårdsverket.

4.2 En ny avvägningsregel i 2 kap. miljöbalken

Länsstyrelsen håller med om att en ny avvägningsregel enligt 2 kap. 7 § miljöbalken inte ska införas. Länsstyrelsen kan inte se hur den föreslagna avvägningsregeln förhåller sig till påverkan på den lokala miljön och människors hälsa. Frågan uppstår om en industri som har stor klimatnytta nationellt ska få bullra mer vid bostäder eller orsaka luktstörningar lokalt. Länsstyrelsen ser att det finns svårigheter med avvägningsregeln och är positiv till att den inte införs.

4.5 Bedömning av miljö kvalitetsnormer, skydd av området och biologisk mångfald enligt 5, 7 och 8 kap. miljöbalken

Länsstyrelsen håller med utredningen om att det varken är lämpligt eller möjligt att skapa ett större rättsligt utrymme för att väga in klimat i miljöbalken i relation till miljö kvalitetsnormer eller att driva försvagningar av t.ex. skyddet för fåglar eller andra arter i EU:s naturvårdsdirektiv. Om en sådan ändring hade genomförts ser Länsstyrelsen en risk i att ett allt för tydligt utpekade fokus på klimatfrågan innebär att andra viktiga aspekter, till exempel biologisk mångfald, oavsiktligt prioriteras ner.

Avsnitt 6.2 Elnät i planering och avsnitt 6.2.1

Länsstyrelsen välkomnar att utredaren kopplar samman energi- och klimatomställning och detta inte behandlas som två separata spår. Länsstyrelsen instämmer i utredarens bedömning att länsstyrelsernas arbete med energi- och klimatstrategier är ett centralt verktyg som behöver upprätthållas och utvecklas för att öka förutsättningarna för att nå såväl regionala som nationella klimatmål. Länsstyrelsen vill också betona vikten av tydliga och långsiktiga uppdrag. Härigenom skulle länsstyrelserna kunna ikläda sig en mer aktiv och drivande roll i det regionala omställningsarbetet.

I regeringens nationella strategi för elektrifiering från februari 2022 framhölls behovet av en utökad lokal och regional energiplanering. I elektrifieringsstrategin skissas även på en sammanhållen planeringsprocess, där såväl nätutvecklingsplaner som regionala energi- och klimatstrategier och kommunala energiplaner inkluderas. De senaste månadernas utveckling har tydligt visat på behovet av en utökad energiplanering och på vikten av att detta görs i samklang med gällande mål kring klimat, transporter, livsmedelsförsörjning etc.

6.4 Bedömning av luftledning respektive kabel vid linjekoncession

Länsstyrelsen noterar de förslag som läggs rörande bedömning av luftledning respektive kabel vid linjekoncession. Länsstyrelsen delar bedömningen att luftledning har flera samhällsekonomiska fördelar gentemot kabelförläggning vid spänningar om 130 kV eller högre. Då valet mellan luftledning och kabel kan ta lång tid i prövningsärenden är det välkommet att denna process påskyndas.

6.6 Undantag från vissa förbud

Utredningen förslår undantag från biotopskyddet och strandskyddet för vissa åtgärder enligt ellagen. Syftet med förslaget är att förenkla processen och korta ledtiderna för att bygga nytt elnät samt upprätthålla och förstärka befintliga elnät. Länsstyrelsen har inget att invända mot förslaget.

Avsnitt 8.1 Transportsystemets klimatomställning och ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen delar utredarens bedömningar dels om att transportsystemets omställning behöver stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och fartyg, dels om att ett transporteffektivt samhälle ska innefatta ett minskat transportarbete med personbil, lastbil och inrikes flyg. Den senare tidens förslag om sänkta ambitionsnivåer kring reduktionsplikten medför dessutom att det blir än viktigare att prioritera åtgärder för ökad transporteffektivitet.

Avsnitt 8.2 Transportplanering för ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen delar utredarens bedömning att dagens transportplanering i alltför hög grad förlitar sig på att klimatmålen kan nås genom elektrifiering av fordonsflottan och ökad användning av biodrivmedel samt att transportplaneringen måste förändras så att det blir ett större fokus på åtgärder och styrmedel för ett transporteffektivt samhälle. Därav välkomnas de föreslagna förändringarna i förordningen om en nationell plan för transportinfrastruktur och i förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Likaså välkomnas förslagen om att Trafikverkets uppdrag ska breddas och gälla transportplanering i stället för infrastrukturplanering samt att Trafikverkets infrastrukturplanering, som utgår från prognoser, ska ersättas av en scenariobaserad transportplanering som inkluderar ökad samverkan med relevanta myndigheter och den regionala och lokala nivån.

Avsnitt 8.4 Utvecklade stadsmiljöavtal

Länsstyrelsen välkomnar förslaget att undersöka förutsättningarna för en reglering av hur staten kan sluta förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal med kommuner och regioner kring hållbar utveckling av transporter i tätort. Länsstyrelsen delar utredarens åsikt om att de nya stadsmiljöavtalen bör utgå från att biltrafiken ska begränsas.

Avsnitt 8.6 Länsstyrelsens roll i fysisk planering

”Utredningens förslag: Det ska införas nya punkter i 3 kap. 10 §, 3 kap. 16 § och 5 kap. 14 § PBL med innebörden att länsstyrelsen under samråds- och granskningsförfarandet i de olika planprocesserna även ska verka för att dämpa transportefterfrågan och skapa förutsättningar för en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur samt främja resor med kollektiva färdmedel, gång och cykel. Vidare ska det införas en ny punkt i 5 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktionen som innebär att länsstyrelsen får ett uttalat uppdrag att verka för ett transporteffektivt samhälle.”

Länsstyrelsen välkomnar att länsstyrelsen får i uppdrag att verka för ett transporteffektivt samhälle dels i länsstyrelseinstruktionen, dels genom tillägg i plan- och bygglagen där det framgår att myndigheten ska verka för att dämpa transportefterfrågan och skapa förutsättningar för en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur samt främja resor med kollektiva färdmedel, gång och cykel. Länsstyrelsen delar också bedömningen att länsstyrelsen behöver ett uttalat uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen ska få genomslag på regional och kommunal nivå, och att klimatmålet för transportsektorn och målet om nettonollutsläpp av växthusgaser inte i tillräcklig grad styr samhälls- och infrastrukturplaneringen.

Länsstyrelsen avstyrker dock förslaget att införa de nya punkterna i 3 kap. 10 och 16 §§ samt 5 kap. 14 § PBL som länsstyrelsen ska bevaka under samråd och granskning av översiktsplaner samt under samråd om detaljplaner.

Om det föreslagna tillägget om detaljplaner i 5 kap. 14 § PBL inte följs upp med en ny ingripandegrund i 11 kap. 10 §, eller ens bevakning i granskningen, kommer tillägget inte få större tyngd än de rådgivande synpunkter om tillämpningen av 2 kap. som redan idag framförs av länsstyrelsen i planprocesserna.

De föreslagna tilläggen riskerar dessutom att skapa ytterligare oreda i PBL. Idag finns det en relativt tydlig linje i att det som länsstyrelsen har ansvar att bevaka i samråd och granskning om detaljplan även kan leda till att länsstyrelsen överprövar planen i slutändan. Den föreslagna nya

punkten i 5 kap. 14 § blir den enda punkten i paragrafen som inte ens följs upp i granskningen.

Samtidigt delar Länsstyrelsen utredarens bedömning om att det finns ett antal svårigheter med att införa en ny ingripandegrund kring transporteffektivt samhälle och har därför inget att invända mot förslaget att inte införa en sådan. Trots det menar Länsstyrelsen att det är viktigt med tydliga formuleringar om att länsstyrelsen ska verka för ett transporteffektivt samhälle. Därför föreslår Länsstyrelsen att de i stället adderas till 2 kapitlets allmänna intressen. Därmed kommer de på ett mer naturligt sätt in i planprocessen, som de rådgivande synpunkter de i praktiken kommer att utgöra. Dessutom ställer tillägg i 2 kap. mindre krav på följdändringar i PBL om exempelvis översikts- och detaljplaners lagstadgade innehåll.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Brittis Benzler med Anna-Lena Olsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också miljö- och naturvårdsdirektör Per Leander, energi- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer och planarkitekt Peter Svelenius medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia

sebastian.axelsson@regeringskansliet.se