



Enheten för landskap och naturskydd
Åsa Andreasson

Yttrande ”Remiss av Slutbetänkande SOU 2022:21 – Rätt för klimatet”

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget om en översyn av hur stärkt planering och samverkan kan öka förutsättningarna för en effektiv klimatomställning. Länsstyrelsen tecknar nedan en bild av förslaget sett utifrån läget i Stockholms län och de förhållanden som råder här. Länsstyrelsen föreslår även vissa justeringar för att ytterligare förbättra förslaget utifrån läget i Stockholms län.

Främja bidrag till klimatomställningen

Vad gäller en utökad platsvalsregel i tillståndsprövning miljöfarlig verksamhet så tillstyrker vi förslaget, men instämmer med utredningens bedömning att utökningen/tillägget troligen inte kommer att få så stort genomslag i praktiken. Avvägning utifrån klimataspekterna kommer inte ofta vara den avgörande faktorn i den samlade bedömningen avseende bästa plats utan det kommer troligen fortsatt vara andra miljökonsekvenser som i huvudsak ligger till grund för lokaliseringen.

Vi är positiva till förslaget om att tydliggöra i 22:25 MB att transportvillkor ska övervägas i tillståndsprövningar. Dock ska det ju fortsatt först göras en bedömning av huruvida transporterna är ett följdföretag enligt de kriterier som ställts upp i praxis och där ser vi att det sannolikt aktuellt endast kommer vara de större transporttyngda verksamheterna som kan komma i fråga.

Elnät

I slutbetänkandet beskrivs energieffektivisering, energilagring och andra metoder för flexibel användning. Länsstyrelsen vill trycka på att detta alltid behöver vara första steget i energiplaneringen för att klara såväl klimat- som miljökvalitetsmål. Detta ligger i linje med att det transporteffektiva samhället föreslås vara utgångspunkt för trafikplaneringen.

Det är viktigt att skapa långsiktiga förutsättningar för att upprätthålla och utveckla elnätet. Ett väl utvecklat elsystem är viktigt för Stockholms län där det redan idag finns stora utmaningar när det gäller kapaciteten i nätet. Det är viktigt att energiplaneringen blir sammanhängande från lokal över regional till nationell nivå.

Länsstyrelsen i Stockholm arbetar redan mycket med energi- och klimatarbete. Vi ser positivt på förslaget att tillsätta en utredning som ska analysera hur energi- och klimatplanering bör struktureras och samordnas på ett tydligare sätt. Det är positivt att utreda hur länsstyrelsernas arbete med energi- och klimatstrategier kan stärkas bland annat genom framtagande av planeringsunderlag och

handlingsplaner inom områdena energi- och klimat på regional nivå då den regionala nivåns betydelse för en effektiv el- och energiförsörjning blir allt tydligare. Särskilt viktigt är att se över hur länsstyrelsernas arbete med energi- och klimatstrategier kan stärkas genom ett långsiktigt uppdrag att ta fram planeringsunderlag och handlingsplaner inom områdena energi och klimat på regional nivå och förtydliga kommunernas och regionernas roll i planeringen av energi- och klimatomställningen.

Det är angeläget att se över lagen (1977:439) om kommunal energiplanering. De kommunala energiplanerna är idag ofta ett dokument som saknar tydlig koppling till kommunens översiktsplan och andra planer. Ett mål med att inkludera energiförsörjning i det kommunala planeringsarbetet är att klara nyanslutningar till elnätet även under rådande kapacitetsbrist. Utöver detta finns också en mängd andra energisystemfrågor som behöver inkluderas i planeringsarbetet.

Översynen av lagen bör omfatta ett helhetsgrepp i syfte att tydliggöra lagens omfattning och innehåll samt kopplingarna till övrig kommunal planering. Syftet med kommunala energi- och klimatplaner, vad de ska innehålla och hur de efter framtagandet ska användas strategiskt i det kommunala, regionala och nationella arbetet behöver förtydligas. Aspekter rörande hållbar elektrifiering, såsom elproduktion, nätkapacitet, lagring och flexibilitet är aspekter som bör ingå i den kommunala planeringen. Detsamma gäller trygg energiförsörjning, beredskap att hantera kris och krig samt riksintressen av betydelse för energi- och klimatomställningen.

Kommunens planeringsarbete skapar möjligheter för befintliga företag att utvecklas och nya att etableras. Det finns delar i Stockholm där bristen på el (effektbrist vid en viss tidpunkt och plats) utgör en begränsning för näringslivet på platsen och därmed för utökning av befintliga verksamheter och nyetableringar. På motsvarande sätt kan denna elbrist utgöra ett hinder för byggnation av nya bostäder vilket påverkar både kommunen som helhet och sekundärt näringslivet då det försvårar tillräcklig tillgång på personal och kompetens.

I länsstyrelsernas rapport Trygg elförsörjning¹ påpekas att det finns ett behov av en regional och troligen även storregional samordning för elförsörjningen. Det bör ske en samordning mellan länsstyrelsernas klimat- och energistrategier respektive kommunernas energi- och klimatplaner så att det skapas en helhetsbild för länet.

Ytterligare ett skäl för att stärka de kommunala energiplanerna är att de kommer att vara ett viktigt underlag för de nätutvecklingsplaner som elnätsbolagen ska ta fram.

Kommuner har i varierande omfattning börjat arbeta med att integrera energi- och klimataspekter i den fysiska planeringen, men det finns ett stort behov av att arbeta med frågorna i större omfattning. Länsstyrelserna skulle utifrån sitt samordnade uppdrag inom klimat och energi med fördel kunna stötta kommunerna i arbete med att integrera elförsörjning och energi i kommunens

¹ Länsstyrelserna i Skåne län, Stockholms län, Uppsala län och Västra Götalands län, Förutsättningar för en trygg elförsörjning – slutrapport till regeringen avseende ärende I2019/01614/E, 7 september 2020.

olika processer. För att få en väl fungerande energiplanering från kommunal till regional nivå behöver såväl länsstyrelser som kommuner tillföras tillräckliga resurser.

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att starkströmsledningar med linjekoncession ska få samma typ av undantag från förbuden avseende generella biotopskyddsområden och strandskyddsområden i miljöbalken som redan finns för byggande av allmän väg eller järnväg enligt fastställda planer.

Verksamhetsutövaren bör dock säkerställa att det underlagsmaterial (MKB) till en ansökan om linjekoncession är så komplett som möjligt avseende så att det tydligt framgår vilka generellt biotopskyddade områden som faktiskt riskera att skadas.

Transporteffektivt samhälle

Föreslagna ändringar av regelverk för en starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle är en förutsättning för att klara mål kopplade till klimat och energi.

Länsstyrelsen ser positivt på att den nationella planen och länsplanerna ska bidra till att trafikarbetet för de energi- och resursintensiva fordonsslagen personbil, lastbil och inrikes flyg utvecklas på ett transporteffektivt sätt.

Det är positivt att Trafikverkets instruktion föreslås ändras så att myndigheten ska ta fram och tillhandahålla scenarier för trafikutvecklingen i stället för en trafikprognos. Förslaget att Trafikverket ska bistå andra planeringsansvariga myndigheter och organ vid utarbetandet av regionalt anpassade scenarier för trafikutvecklingen är positivt då det skulle vara ett bra stöd för såväl regional som lokal transportplanering.

Utredningens förslag till konkretisering av begreppet transporteffektivt samhälle är bra och angelägen. Vi stödjer utredningens förslag att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Vi stödjer även förslaget att Trafikverkets instruktion ändras så att uppdraget är att verka för ett transporteffektivt samhälle.

Tidigare beslutade infrastrukturobjekt

Länsstyrelsen delar utredningens förslag att planer på regional och nationell nivå även behöver passa in i ett transporteffektivt samhälle. Det innebär att transportplanerna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma även vid en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle.

Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att alla objekt som kommer in i infrastrukturplanerna behöver ligga i linje med klimat- och miljömålen. Det är därför ett angeläget förslag att när en ny plan för nationell respektive regional transportinfrastruktur tas fram så ska det prövas om tidigare beslutade infrastrukturobjekt, som ännu inte byggstartats, följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Vi stödjer förslaget att

berörda förordningar ändras i enlighet med det. Utredningens förslag ligger också i linje med Klimatpolitiska rådets påpekande i sin rapport 2019 om att äldre objekt behöver prövas på nytt.

Transportvillkor i miljöbalken

Det är redan i dag möjligt att fastställa villkor för transporter såsom följd företag till en tillståndsprövad verksamhet. Länsstyrelsen delar utredningens uppfattning att transportvillkor bör föreskrivas i större utsträckning än vad som sker idag. Vi stödjer därför förslaget om ett tillägg i 22 kap 25 § miljöbalken om att en dom i förekommande fall ska innehålla de villkor som behövs för att minska miljö- och klimatpåverkan från sådana transporter som utgör följd företag enligt 16 kap 7 §. Genom att även ändra bestämmelsen i 19 kap 5 § så kommer även tillägget att kunna tillämpas av Miljöprövningsdelegationen. Det blir med detta tillägg tydligare för prövningsmyndigheten och övriga aktörer att sådana villkor alltid ska övervägas och föreskrivas när det behövs.

Länsstyrelsens roll i fysiska planeringen

Utredningen föreslår att de transportpolitiska målen ska ges ett ökat genomslag i den fysiska planeringen på kommunal och regional nivå för att samhällsplaneringen ska styras mot ett transporteffektivt samhälle.

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att transporteffektivitet behöver vara en del av den fysiska planeringen, främst på den strategiska nivån inom regionplanering och översiktsplanering. Utredningen föreslår tillägg i Plan- och bygglagens 3:e och 5:e kapitel för att bland annat staten på så sätt bidrar till att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle. Vi anser dock att frågan lämpligen hanteras som ett tillägg i 2 kapitlets 5 och 6 § för stöd till kommunerna och regionen gällande strategisk inriktning och beslut om markanvändning.

Länsstyrelsen efterfrågar ett uppdrag till Trafikverket och Boverket för vägledning, tolkning och bedömning av hur begreppet ett transporteffektivt samhälle kan tillämpas i den fysiska planeringen. I Länsstyrelsens arbete att verka för en fysisk planering som främjar ett transporteffektivt samhälle behöver vi vägledning som definierar vad som är ett transporteffektivt samhälle.

Under författningskommentarer till den föreslagna bestämmelsen 3 kap. 6 b § PBL lyfts planer som medger köpcentrum och parkeringsanläggningar som exempel på en plan som medför betydande trafikflöden. Länsstyrelsen efterfrågar fler exempel för tolkning och bedömning. Planer som föreslår bostadsområden som inte ligger i kollektivnära lägen är betydligt vanligare förekommande än planer för köpcentrum och handelsområden i Stockholms län. Tolkningsutrymmet är stort vilket kan påverka både den bedömning kommunen gör i undersökning om betydande miljöpåverkan och den bedömning som utredningen föreslår att länsstyrelsen ska göra under sin rådgivande roll i efterföljande planer.

Länsstyrelsen ser fördelar med att ett transporteffektivt samhälle främjas i en regionplan då den ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Vi saknar en tydligare redovisning i utredningen gällande den regionala planeringens roll. Vi ser att vi tillsammans med regionen har en rådgivande och vägledande roll då ett transporteffektivt samhälle ofta är beroende av mellankommunala och regionala perspektiv. Frågan kan sällan lösas fristående i den enskilda detaljplanen och ofta inte heller på den kommunala nivån inom den översiktliga planeringen. Länsstyrelsens roll får även ett tydligare mandat i och med det tillägg som utredningen föreslår förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion 5 § 10:e punkten. Länsstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen nås, och i samma syfte, verka för ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen tillstyrker tillägget för att bland annat främja de nationella målen.

Länsstyrelsen är positiv till utredningens förslag om fyrstegsprincipen i transportplaneringen. Men fyrstegsprincipen bör tillämpas i all planering som kan komma att påverka transportefterfrågan, oavsett om det är enligt plan- och bygglagen, nationell plan eller länstransportplan. Länsstyrelserna har gemensamt tidigare efterfrågat en tydligare styrning av åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En ÅVS är inte författningsreglerad. Den omfattas därför inte av krav på tillämpning av varken fyrstegsprincipen, miljöbedömningsförordning eller behöver ha formell koppling till region- eller översiktsplan. Länsstyrelsen bedömer att flera av åtgärderna enligt steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen är sådana som behöver hanteras och framför allt möjliggöras i den regionala och kommunala planeringen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av tf länsöverdirektör Helena Remnerud med miljömålssamordnare Åsa Andreasson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också miljödirektör Johanna Lindgren medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.