

**Handläggare**  
Anna Persson  
08-508 87 651**Till**  
Kommunstyrelsen  
Rotel IX

## Slutbetänkande - Rätt för klimatet. Svar på remiss

### Sammanfattning

Exploateringsnämnden har fått klimaträtsutredningens slutbetänkande "Rätt för klimatet" på remiss från stadsledningskontoret. Slutbetänkandet redovisar förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transporteffektivt samhälle.

Exploateringskontoret anser att utredningens förslag att Trafikverket ska arbeta aktivt med målstyrd transportplanering istället för prognosstyrd är bra. Kontoret anser att förändringen är viktig för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle. Kontoret är också positivt till att den framtida transportplaneringen har transporteffektivitet som parameter, men ställer sig frågande till hur detta ska redovisas i detaljplaner och hur länsstyrelsens bedömning ska göras.

### Remissen

Regeringen beslutade 17 december 2019 att en utredning ska tas fram som ser över all relevant lagstiftning i Sverige för att få genomslag för det klimatpolitiska ramverket. Det resulterade i delbetänkandet *En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden*. 23 juni 2021 beslutade regeringen att möjligheter att väga klimatnytta mot negativ påverkan på hälsa och miljö skulle utredas, detta genom en särskild avvägningsregel i miljöbalken eller annat sätt. Resultatet är detta slutbetänkande *Rätt för klimatet*. Klimaträtsutredningen redovisar förslag till lagändring inom tre områden: (1) främja bidrag till klimatomställningen, (2) underlätta elnätsutbyggnaden och (3) ett transporteffektivt samhälle.

Stockholms stad har fått slutbetänkandet på remiss.

Exploateringsnämnden har i sin tur fått betänkandet på remiss från kommunstyrelsen med sista svarsdatum 13 september 2022.

Eftersom svarstiden är kort lämnar exploateringskontoret ett kontorsyttrande direkt till kommunstyrelsen.

### **Främja bidrag till klimatomställningen**

Att främja bidrag till klimatomställningen innebär att ge klimat en större påverkan i tillståndsprövningen enligt miljöbalken. Betänkandet innehåller en analys av hur stort det rättsliga utrymmet är för att ge klimat större tyngd i förhållande till andra skyddsintressen enligt miljöbalken. Analysen visar att det sannolikt finns ett visst rättsligt utrymme, men att det är mycket begränsat.

Utredningen föreslår införande av en klimatanpassad platsvalsregel i 2 kap. miljöbalken. Det innebär att ändamålet med verksamheten/åtgärden ska kunna uppnås med minsta möjliga klimatpåverkan eller största bidrag till att minimera klimatförändringar när en plats ska väljas. Övriga sätt att främja bidrag till klimatomsättningen är bland annat vägledningar om samexistens med totalförsvarets intressen, att föra in klimat i 3 kap. miljöbalken, att väga klimat mot skyddsintressen i 5, 7 och 8 kap. miljöbalken samt tillägg till regeringens tillåtlighetsprövning.

### **Underlätta elnätsutbyggnaden**

Lagstiftningen har setts över i syfte att planering och prövningar som berör elnätsbyggnation ska ta hänsyn till elektrifieringens betydelse för klimatomställningen och i syfte att bidra till en snabbare process för att förnya, förstärka och bygga ut elnätet. Utredningen föreslår bland annat en översyn av hur stärkt planering och samverkan kan öka förutsättningarna för en effektiv klimatomställning, för att långsiktigt skapa förutsättningar för att upprätthålla och utveckla elnätet. Fokus har legat på ändringar i lagstiftningen kring starkströmsledningar som kräver linjekoncession bl.a. eftersom sådana ledningar har längre ledtider än övrigt elnät. Förslagen i utredningen möjliggör en snabbare elnätsbyggnation, leder till ett stärkt systemperspektiv och till att större hänsyn kan tas till funktion, driftsäkerhet och god kvalitet på överföringen av el.

### **Transporteffektivt samhälle**

Utredningen föreslår åtgärder som minskar transportefterfrågan, påverkar val av färdmedel i riktning mot gång, cykel och

kollektivtrafik samt leder till en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. Utredningen bedömer att förslagen kommer att minska Sveriges utsläpp av växthusgaser betydligt jämfört med om de inte genomförs (nollalternativet). Inom vägtransportsektorn förväntas utsläppsminskningar som ett resultat av minskad användning av fossila drivmedel.

## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts på avdelningen miljö, landskap och trafik och i samråd med avdelningarna för projektutveckling.

## **Exploateringskontorets synpunkter**

Exploateringskontoret ser positivt på att en klimaträttsutredning har tagits fram och att en översyn av hur främjandet av verksamheter och åtgärder som ger klimatnytta kan väga tyngre i lagstiftningen. Det är i linje med stadens miljö- och klimatmål och en viktig del för att kunna uppnå målet *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*.

## **Främja bidrag till klimatomställningen**

Exploateringskontoret anser att den föreslagna förändringen av Platsvalsregeln är bra och välkomnar att en vägledning tas fram.

## **Underlätta elnätutbyggnaden**

Exploateringskontoret ser positivt på att det tas fram en stärkt vägledning avseende hur fysisk planering kan påverka behovet av nätkapacitet och hur hänsyn ska tas till elnät i den fysiska planeringen.

Kontoret tycker att utredningens förslag om att byggande och underhåll av starkströmsledningar med linjekoncession ska undantas från förbuden i miljöbalken mot påverkan på områden som omfattas av biotopskydd eller strandskydd är rimligt.

Exploateringskontoret anser att utredningens förslag gällande undantag från biotopskyddet och strandskyddet för vissa åtgärder enligt ellagen i enlighet med avsnitt 6.6 är befogat. Kontoret delar utredningens slutsats att inte förorda ett tillägg till regeringens tillåtlighetsprövning så att regeringen alltid ska, eller efter förbehåll kan, undanta prövningen av en verksamhet som är av stor vikt för klimatomställningen. Det skulle snarare generera negativa konsekvenser än positiva effekter.

### **Transporteffektivt samhälle**

Exploateringskontoret ser positivt på att ändra begreppet ”infrastrukturplanering” till ”transportplanering”.

Transportplanering är ett bredare begrepp och kan inkludera sättet det går att resa på, åtgärder kopplat till mobilitet samt att hantera transporter på ett mer effektivt sätt.

Kontoret anser också att det är positivt att Trafikverkets instruktion ändras till att ”Trafikverket får i uppgift att verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar”, och att Trafikverket ska arbeta aktivt med målstyrd transportplanering istället för prognosstyrd. Genom att arbeta tillsammans med olika scenarier för trafikutvecklingen kan kommuner, regioner och stat skapa ett mer transporteffektivt samhälle. Det är viktigt att kommunens vilja att reducera biltrafik till förmån för kapacitetsstarka färdmedel samt olika typer av mobilitetsåtgärder också finns med i Trafikverkets transportplanering.

Kontoret är positivt till att utvidga nuvarande stadsmiljöavtal så att de även inkluderar åtgärder för gång och åtgärder som kan bidra till att begränsa biltrafiken. Dock har inte kontoret i sina exploateringsprojekt avtalsrelation med t.ex. bilpoolleverantörer eller andra mobilitetstjänster, vilket gör det svårt för kontoret att söka stadsmiljöavtal för denna typ av åtgärder. Detta gäller även för kollektivtrafikens utbud där ansvaret ligger hos regionerna. Kommunen kan i sin detaljplaneringsprocess föreslå hur medborgarna kan resa på alternativa sätt och styra andel parkeringsplatser i planprocessen. Hur medborgarna sedan väljer att resa har kommunen ingen rådighet över.

Kontoret delar utredningens analys om att nuvarande process för fyrstegsprincipen inte fungerar. Kontoret ställer sig positivt till förslaget om att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. får ett tillägg som innebär att åtgärder som kan minska behovet av nybyggnation eller större ombyggnation kan beviljas finansieringsstöd. Stödet möjliggör genomförandet av hållbara transportlösningar även i mindre projekt där de ekonomiska förutsättningarna är begränsade.

Utredningen föreslår ett tillägg i 3 kap. 6 b § och att en ny bestämmelse införs i 4 kap. 34 a § plan- och bygglagen (2010:900) som anger att ”om en strategisk bedömning ska göras för en plan som medför betydande trafikflöden, ska kommunen redogöra för hur handlingsalternativ påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt förutsättningarna för effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur”. Kommunens redogörelser kan ske i miljökonsekvensbeskrivning, planhandling eller annat dokument”. Kontoret saknar en definition av *betydande trafikflöden*.

Fyrstegsprincipen ska användas som ett stöd i den fysiska planeringen för att finna det handlingsalternativ som minskar efterfrågan på transporter/bilberoendet eller ger effektivare nyttjande av befintligt transportsystem, i de planer som medför betydande trafikflöden. Eftersom trafik skapar effekter även utanför planområdet kan det peka på behov av alternativa trafikåtgärder som är svåra för ett mindre projekt att finansiera eller är utom projektets rådighet.

Utredningen föreslår att länsstyrelsens roll i den fysiska planeringen ska stärkas i syfte att ge de övergripande transportpolitiska målen ett större genomslag i den fysiska planeringen på kommunal och regional nivå. Kontoret anser att en förändring av länsstyrelsens roll i den fysiska planeringen kan komma att påverka kommunens arbete, då det finns en risk att kommunen får synpunkter på frågor som är utanför exploateringsprojektets påverkansgrad. Detta kan komma att stå i konflikt med behovet av bostäder och att exploateringskontoret har liten påverkan på hur transportsystemet fungerar i sin helhet. Det behöver vara tydligt hur bedömningen ska utföras av vad som är transporteffektivt kopplat till nyttan och hur andra behov ställs emot transporteffektivitet. Kontoret anser att det är positivt att den framtida transportplaneringen har transporteffektivitet som parameter, men ställer sig frågande till hur detta ska redovisas eller bedömas av länsstyrelsen.

**Slut**



Johan Castwall  
Förvaltningschef

Anders Johnson  
Avdelningschef

Frida Nordström  
Enhetschef