

Miljödepartementet

Yttrande: Rätt för klimatet

Region Västerbotten tackar för inbjudan att lämna ett yttrande över Klimatråtsutredningens slutbetänkande SOU 2022:21 *Rätt för klimatet* och lämnar härmed våra synpunkter.

Del I: Främja bidrag till klimatomställning*Klimathänsyn i prövning enligt miljöbalken*

Region Västerbotten delar utredningens bedömning att det inte bör införas en avvägningsregel för tillståndspliktig verksamhet som om ställer klimat före miljö och människors hälsa. Vi delar också utredningens bedömning att klimat inte bör ges status som särskilt intresse i 3 kap i miljöbalken och att klimataspekter inte heller bör vägas mot miljöbalkens miljö kvalitetsnormer.

Vi delar utredningens bedömning att snabbare, effektivare och mer förutsägbara tillståndprocesser är ett bättre sätt att påskynda viktiga klimatsatsningar.

Klimatanpassad platsvalsregel

Region Västerbotten ställer sig tveksam till förslaget om klimatanpassad platsvalsregel. Ofta sammanfaller klimatintresset och det ekonomiska intresset. Exempelvis vill vindkraftsbolag bygga där det blåser mest. Det är bäst för både klimatet och för företagets ekonomi. Men den blåsigaste platsen kan vara en plats där människor och natur blir extra störda av verksamheten. Ett företag som bedriver exempelvis en bergtäkt vill troligen minimera transporter, både för att spara pengar och för att minska koldioxidutsläppen, och vill därför kanske förlägga sin verksamhet nära marknaden, där den då kan utgöra en störning för människor. Med en platsvalsregel som ställer klimataspekter främst finns risk att inte tillräcklig hänsyn tas till miljö och människors hälsa, samtidigt som klimatvinsten kan vara relativt liten.

Vägledning om samexistens med Totalförsvaret

Region Västerbotten ställer sig positiv till att Försvarmakten ges i uppdrag att ta fram vägledningar för hur verksamheter som bidrar till klimatomställning kan samexistera med intressen hos Totalförsvaret.

Del II: Underlätta byggande av elnät

Norra Sverige är självförsörjande på el men kapacitetsbrist i elnätet utgör ett hinder för utvecklingen. I norra Sverige genomförs och planeras nu enorma industriinvesteringar och elnätet behöver stärkas och byggas ut för att kunna möta industrins behov, men också för att klara elektrifieringen av transportsektorn.

Förslag om ny utredning som ser över rollfördelningen

Region Västerbotten tillstyrker förslaget att tillsätta en utredning som ska peka ut en tydligare rollfördelning i arbetet med planering och tillståndsprövning för utbyggnad av elnätet, även om vi helst hade sett skarpa förslag redan nu.

I den föreslagna kommande utredningen är det viktigt att beakta den roll som regionerna kan spela i sammanhanget. Utbyggnaden av elnätet är i likhet med annan infrastruktur, som exempelvis väg och järnväg, avgörande för den regionala utvecklingen. Regioner har genom det regionala utvecklingsansvaret en naturlig kontakt med näringslivet i regionen och Region Västerbotten har också en organiserad och regelbunden kontakt med kommunernas politiska ledning, deras samhällsbyggnadsfunktioner och näringslivskontor. Regionen arbetar tillsammans med kommunerna med att underlätta industrietableringar och regionen har därigenom en välgrundad uppfattning om befintliga och kommande behov av elkraft på regional nivå.

Utredningens övriga förslag

Region Västerbotten tillstyrker också utredningens förslag om tydligare prövning av linjekoncessioner, om förhandsbesked och om undantag för strandskydd och biotopskydd. Region Västerbotten lämnar ingen synpunkt, varken för eller emot förslagen som gäller bestämmelser om valet mellan luftledning och kabel.

Del III: Transporteffektivt samhälle

Starkare styrning mot transporteffektivitet och minskat trafikarbete i länsplaner, nationella planen och hos Trafikverket

Trafikeffektivitet kan bli en nitlott för norra Sverige

Utredningen förslår att det i de förordningar som styr den nationella infrastrukturplanen och länsplanerna för infrastruktur ska göras ett tillägg som innebär att dessa "ska 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". Ett liknande tillägg föreslås i instruktionen till Trafikverket.

Region Västerbotten står bakom de transportpolitiska målen och arbetet för ett klimatneutralt transportsystem. Däremot oroas vi av begreppet "ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikesflyg minskar".

Västerbotten har ett kraftigt expanderande näringsliv som genererar ett ökande transportbehov. Västerbotten är också en region med långa avstånd och på många platser ett eftersatt underhåll på vägarna. Vi ser en risk för att ett för stort fokus på transporteffektivitet skulle kunna bli en nitlott för norra Sverige. Det skulle krävas

enorma investeringar i järnväg och kollektivtrafik för att lyckas med att minska trafikarbetet i vår region. Innan sådana investeringar kan komma till stånd (Norrbotniabanan beräknas till exempel vara klar 2045) behöver vi minska trafikens klimatpåverkan genom att satsa på laddinfrastruktur, infrastruktur för vätgas, elektro- och biobränslen. Det är satsningar som minskar klimatpåverkan men som inte i någon högre grad ökar transporteffektiviteten.

Nej till sänkta hastigheter

Det nämns i utredningen att sänkt hastighet är ett sätt att minska behovet av investeringar i väg. Region Västerbotten motsätter sig kraftfullt att detta är ett alternativ för Västerbotten. Långa avstånd kräver att restiderna hålls nere med bibehållna väghastigheter för både personbil, busstrafik och lastbil. I Västerbotten behövs stora investeringar i vägunderhåll för att undvika sänkningar av hastigheten på väg. Trafiksäkerheten kan öka genom ökad respekt för skyltad hastighet och genom mötesfria vägar.

Ökat genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen

Fyrstegsprincipen tillämpas redan – bra att det blir lag

Utredningen föreslår att fyrstegsprincipen ska få ökat genomslag i nationell och regional infrastrukturplanering genom ett antal tillägg i de styrande förordningarna.

Fyrstegsprincipen tillämpas redan i all infrastrukturplanering, och Region Västerbotten ställer sig bakom att den principen nu förtydligas i lagstiftningen. Vi ställer oss också positiva till förslaget att statlig finansiering ska kunna beviljas för åtgärder som kan minska behovet av ny- eller ombyggnation av transportinfrastruktur.

Steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen måste kunna användas till verkliga behov

Region Västerbotten oroas dock av att utredningen är otydlig kring vad statliga medel ska kunna användas till när det gäller fyrstegsprincipens punkt 1 och 2. I utredningen ser vi ett oroande fokus på mjuka insatser, som kampanjer och kunskapsstärkande åtgärder, och en tro att sådana åtgärder ska kunna flytta trafikarbetet från väg till järnväg, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Det kommer inte att fungera.

För att minska trafikarbetet behöver människor och företag ha realistiska alternativ. Ska folk köra mindre bil behöver det finnas en tillfredställande kollektivtrafik, ska människor börja gå och cykla behövs säkra gång- och cykelvägar och ska fler transporter ske med tåg behöver järnvägsnätet stärkas. Därför är det mycket viktigt att statens medel även i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 kan användas till verkliga investeringar och behov, och inte slösas bort på meningslösa kampanjer för att förmå människor och företag att byta till ett transportsätt som inte fungerar för dem.

Tillåt stöd till investeringar i godsterminaler och hamnar

Om ambitionen att ställa om och minska utsläppen genom en överflyttning av gods till järnväg och sjöfart ska lyckas så är möjligheten till stöd för investeringar i hamnar och godsterminaler otroligt viktigt. Idag tillåts inte det enligt förordningen. De stora vinsterna i ambitionen att nå klimatmålen kommer när vi kan flytta över mer gods till hållbarare transportslag som järnväg och sjöfart men då är det viktigt att uppmuntra förbättringar

genom ombyggnad/nybyggnad av hamnar och godsterminaler för att få till smidiga och hållbara lösningar.

Tidigare beslutade infrastrukturobjekt ska omprövas

Region Västerbotten motsätter sig kraftfullt förslaget om att infrastrukturobjekt i beslutad länsplan ska bedömas på nytt under planperioden. Processen att ta fram infrastrukturplaner är resurskrävande och innebär ett omfattande förhandlande och kompromissande. Att riva upp fattade beslut skulle påverka olika aktörers fysiska planering i flera led och riskera allvarligt skada förtroendet mellan parterna.

Trafikverket ska tillämpa en scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering

Region Västerbotten tillstyrker förslaget om att Trafikverket ska arbeta med en scenariobaserad arbetsmetodik för transportplaneringen. Region Västerbotten delar utredningens bedömning att planeringen i högre grad behöver inriktas den utveckling man vill se.

Uppdrag till Trafikverket att se över kalkylvärden m.m. som används i transportsektorns samhällsekonomiska analyser

Region Västerbotten välkomnar förslaget om att utveckla metoderna för de samhällsekonomiska analyserna. Det är dock viktigt att betona att de samhällsekonomiska kalkylerna endast en av en rad beslutsparametrar. Skulle man bara titta på de samhällsekonomiska kalkylerna skulle till exempel ingen infrastruktursatsning i landsbygd vara lönsam. Men även satsningar med enligt kalkylerna låg lönsamhet kan vara viktiga för hela samhällssystemet.

Transportvillkor bör regleras i miljöbalken

Region Västerbotten tillstyrker att transportvillkor obligatoriskt ska övervägas vid tillståndsgivning enligt miljöbalken. Etablering av nya industrier och verksamheter genererar transporter och den är viktigt att redan från början planera för fungerande transporter vid en nyetablering.

Utvecklade stadsmiljöavtal

Region Västerbotten anser att insatser som idag görs genom stadsmiljöavtal skulle hanteras bättre genom länstransportplanerna. Detta skulle möjliggöra en helhetsmässig utveckling av transportsystemet mot klimatmålen. Enligt utredningen sker över hälften av trafikarbetet utanför städerna. Stadsmiljöavtalen har inneburit att framför allt större städer kan tillgodogöra sig medlen, dels för att de utgör målgruppen, dels för att endast större kommuner har haft kapacitet att söka pengar genom stadsmiljöavtalen.

Utredning om möjlighet för driftstöd av kollektivtrafik

Region Västerbotten tillstyrker förslaget om att göra en utredning om statligt stöd inom ramen för stadsmiljöavtalen eller som separat stöd.

Region Västerbotten vill också uppmärksamma att regioners, kommuners och statens upphandling av kollektivtrafik inte utgör statsstöd, och att Trafikverket bidrar redan idag ekonomiskt till upphandlad regional busstrafik genom överenskommelser så som "Samverkande Inland". Det baseras på tillgänglighetsberäkningar och ett antal kriterier. Därför stämmer inte att Trafikverket saknar genomförandemandat för subventioner av

kollektivtrafik (tabell 8.3). Region Västerbotten anser att stödet inte ska vara begränsat till stadsmiljöer och vill understryka att statlig medfinansiering eller stöd till drift behövs i större utsträckning för att växla upp kollektivtrafikutbudet efter statlig väg och järnväg tillräckligt. Då ansvaret i grunden ligger på region eller kommun, bör stödet vara i form av ett bidrag, eller tillfälligt. Det kan vara inom ramen för stadsmiljöavtal, men det behövs också bättre stöd- eller medfinansieringsformer utanför städer.

Fyrstegsprincipen i miljöbedömningar av planer med betydande trafikflöden

Region Västerbotten har inte möjlighet att bedöma detta förslag

Länsstyrelsen ska arbeta för ett transporteffektivt samhälle

Region Västerbotten tillstyrker förslaget om att förtydliga länsstyrelsens instruktion med avseende på de transportpolitiska målen. Region Västerbotten har dock samma tveksamhet till begreppet *transporteffektivitet* som beskrivits tidigare i denna skrivelse.

-

En övergripande synpunkt på utredningens slutbetänkande är att landsbygdsperspektiven är svaga och saknas helt i vissa områden.

Rickard Carstedt, ordförande, Regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten