

Miljödepartementet

## **Yttrande över Klimatråtsutredningens slutbetänkande Rätt för klimatet (SOU 2021:21)**

Skellefteå kommun har erhållit rubricerade betänkande på remiss, och avger härmed följande yttrande:

### **Del I: Främja bidrag till klimatomställning**

#### *Klimathänsyn i prövning enligt miljöbalken*

Skellefteå kommun delar utredningens bedömning att det inte bör införas en avvägningsregel för tillståndspliktig verksamhet som om ställer klimat före miljö och människors hälsa. Kommunen 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 miljökvalitetsnormer. Där är det kommunens uppfattning att snabbare, effektivare och mer förutsägbara tillståndprocesser är ett bättre sätt att påskynda viktiga klimatsatsningar, dvs den slutsats som utredningen kommit fram till.

#### *Klimatanpassad platsvalsregel*

Skellefteå kommun 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*

Utredningens förslag att Försvarsmakten ges i uppdrag att ta fram vägledningar för hur verksamheter som bidrar till klimatomställning kan samexistera med intressen hos Totalförsvaret är positivt. Sådana

vägledning skulle kunna vara till nytta både för bolag som vill starta verksamhet och för kommuner i kontakter med näringslivet.

### **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*

Skellefteå kommun tillstyrker förslaget att tillsätta en utredning som ska peka ut en tydligare rollfördelning i arbetet med planering och tillståndsprovning för utbyggnad av elnätet, om än det hade varit önskvärt med konkreta förslag i utredningen.

I den föreslagna kommande utredningen är det viktigt att beakta den roll som regioner och kommun har att spela i sammanhanget. Utbyggnaden av elnätet är i likhet med annan infrastruktur, som exempelvis väg och järnväg, avgörande för lokal och regionala utvecklingen. Skellefteå kommun har löpande kontakter med det lokala näringslivet, och även med företag som önskar etablera sig i kommunen. Utifrån detta har kommunen en god uppfattning om vad både befintliga företag och kommande etableringar har för krav och önskemål beträffande elnätskapacitet.

#### *Utredningens övriga förslag*

Utredningens förslag om tydligare provning av linjekoncessioner, om förhandsbesked och om undantag för strandskydd och biotopskydd, tillstyrks.

### **Del III: Transporteffektivt samhälle**

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

#### Trafikeffektivitet kan bli en nackdel 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.

Skellefteå kommun står bakom de transportpolitiska målen och arbetet för ett klimatneutralt transportsystem. Däremot är begreppet ”ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikesflyg minskar” en källa till oro.

Skellefteå kommun, och även Västerbottens län har ett kraftigt expanderande näringsliv som genererar ett ökande transportbehov. Kommunen, och länet, präglas av långa avstånd och på många platser ett eftersatt underhåll på vägarna. Utifrån detta ser kommunen en risk för att ett för stort fokus på transporteffektivitet skulle kunna bli en nackdel för norra Sverige. Det skulle krävas mycket omfattande investeringar i järnväg och kollektivtrafik för att lyckas med att minska trafikarbetet i både kommun och region. Till detta kommer att det lokala näringslivet är beroende av snabba förbindelser med södra Sverige, ett behov som i dag fylls av trafik från Skellefteå flygplats. Det finns inget realistiskt alternativ till inrikesflyg, varför kommunen motsätter sig en målsättning som innebär att trafikarbetet med inrikesflyg minskar.

Ett bättre sätt är att uppnå klimatmål beträffande inrikesflyg är att kraftfullt understödja pågående utvecklingsarbete beträffande elflyg. Skellefteå kommun vill i det sammanhanget framhålla olika projekt med elflyg som har sin utgångspunkt i Skellefteå flygplats, projekt som stöds av kommunen men som med fördel även skulle kunna bli föremål för statliga satsningar.

Ytterligare åtgärder som kan göras i närtid för att minska trafikens klimatförändringar är 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. Skellefteå kommun motsätter sig kraftfullt att detta är ett alternativ för Norrland. 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 Skellefteå kommun ställer sig bakom att den principen nu förtydligas i lagstiftningen. Kommunen 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

Det är dock oroande av att utredningen är otydlig kring vad statliga medel ska kunna användas när det gäller fyrstegsprincipens punkt 1 och 2. I utredningen uppmärksammar kommunen 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 människor köra mindre bil behöver det finnas en tillfredställande kollektivtrafik, ska fler 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 det är möjligt att 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

Skellefteå kommun 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*

Förslaget om att Trafikverket ska arbeta med en scenariobaserad arbetsmetodik för transportplaneringen tillstyrks. Skellefteå kommun delar utredningens bedömning att planeringen i högre grad behöver inriktas mot den utveckling som är önskvärd.

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

Utredningens förslaget om att utveckla metoderna för de samhällsekonomiska analyserna är positivt. Det är dock viktigt att betona att de samhällsekonomiska kalkylerna endast är en av en rad

beslutsparametrar. Om det enbart är de samhällsekonomiska kalkylerna som är styrande 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*

Förslaget att transportvillkor obligatoriskt ska övervägas vid tillståndsgivning enligt miljöbalken tillstyrks. 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*

Skellefteå kommun 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*

Förslaget om att göra en utredning om statligt stöd inom ramen för stadsmiljöavtalen eller som separat stöd tillstyrks.

Kommunen vill också peka på 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). Skellefteå kommun 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.

### *Länsstyrelsen ska arbeta för ett transporteffektivt samhälle*

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

# SKELLEFTEÅ KOMMUN

Skellefteå kommun

Lorents Burman

Kommunstyrelsens ordförande