

## Välkommen med ditt inlägg!

Texten bör vara högst 3000 tecken lång.

Ange namn, adress och telefonnummer. Redaktionen förbehåller sig rätten att korta för långa inlägg och avgör vad som ska publiceras.

Debattredaktionen, NSD, 971 83 Luleå.  
E-post: debatt@nsd.se  
Fax: 0920-26 30 00

## CITATET



**”Till och med världsarvet Laponia hotas nu av gruvsplaner. För lokala upplevelse- och turismnäringar kan förutsättningarna helt slås sönder av ett gruvsprojekt.**

Johanna Sanddahl, ordförande, Naturskydds-föreningen  
Lars-Ture Lindholm, Naturskydds-föreningens länsförbund i Norrbotten



GRUVETABLERING. Dagens lagstiftning ger inte tillräckligt skydd för naturen. Regeringen bör stoppa gruvan i Laver och skärpa gruvlagstiftningen, enligt debattinlägget av Naturskydds-föreningen. Foto: Fredric Alm/LKAB

# Förutsättningar slås sönder

**Nu planeras** Sveriges genom tiderna största gruvprojekt i Laver utanför Älvsbyn. Boliden vill anlägga en koppargruva som, om den blir av, kommer att breda ut sig över 50 kvadratkilometer och blir ett dagbrott med gigantiska öppna sår i landskapet. Sjöarna i området: Småträskan, Gotjärnen, Uttertjärnen, Kniptjärnen och Långtjärn skulle alla försvinna.

**Länsstyrelsen har** avstyrkt planerna med hänsyn till områdets höga naturvärden. Sjöarna ingår i det europeiska Natura 2000-nätverket för särskilt skyddsvärd natur. Samtidigt som Boliden planerar för Laver-gruvan, pågår en rättegång vid Skellefteå tingsrätt mot företaget då de på 80-talet exporterade 20 000 ton arsenik- och blyhaltigt gruvavfall i form av vät-

verksslam till den Chilenska staden Arica.

**Rättegången tydliggör** på ett skrämmande sätt både vilket stort ansvar gruvbolagen har och vilka stora miljökonsekvenser som kan följa av gruvbrytning. Vi vill att verksamhetsutövarna på ett tydligare sätt ska redovisa, prissätta och säkerställa att en gruvas avfallshantering och efterbehandling kommer att ske på ett miljömässigt hållbart sätt över lång tid. När metaller och mineraler processats ur malmen, återstår avfallssanden som måste deponeras.

**Gruvnäringen står** för 80 procent av Sverige totala mängd avfall, mer än 100 miljoner ton per år. I Kiruna högs 200 hektar oersättlig urskog ner för ett plats åt gruvavfall från Mertainen, en gruva som

sedan lades i malpåse. Enbart Bolidens gruva i Aitik producerar 50 000 ton svaltillåtet avfall – per dygn. Där täcker avfallet i dagsläget 12 kvadratkilometer mark. Den planerade gruvan i Laver kan bli dubbelt så stor som Aitikgruvan. Vid all gruvdrift riskerar sjöar, älvar och grundvatten att drabbas av läckage från avfallet som bland annat innehåller tungmetaller. I norra Sverige drabbas den samiska befolkningen och renskötseln särskilt hårt av gruvprojekt.

**Till och med världsarvet, Laponia, hotas** nu av gruvplaner. För lokala upplevelse- och turismnäringar kan förutsättningarna helt slås sönder av ett gruvprojekt. Skälet till att Sverige inrättat naturreservat, Natura 2000-områden och nationalparker är i första hand för att skydda naturen, för

att rädda spillrorna av biologisk mångfald och ännu fungerande ekosystem.

**Om Sveriges** riksdags 16 miljömål tas på allvar, borde det vara omöjligt att öppna en gruva som Laver i ett Natura 2000-område. Det räcker att läsa några av miljömålen rubriker: Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö och Ett rikt växt- och djurliv. Seriosa gruvbolag har betydelse för Sveriges exportinkomster och ekonomi, men verksamheten är också gynnad av skatte- subventioner. Sverige har en internationellt sett mycket låg royalt. Endast 0,05 procent av malmvärdet tillfaller staten, och gruvföretagen är helt befriade från avfallsskatt. Företagen subventioneras dessutom genom kraftiga rabatter på såväl diesel- som koldioxidskatt.

**Etablering av** nya gruvor måste vara den sista utvägen för att tillgodose samhällets behov av metaller och mineraler. Vi förespråkar en mineralhierarki som i första hand prioriterar återbruk och återvinning, smartare produkter med ekodesign, utvinning av metaller ur gammal infrastruktur (så kallad "urban mining") eller ur gruvnäringens befintliga avfallsupplag ("waste mining"). Vid nya gruvplaner föreslår vi fyra åtgärder som särskilt viktiga:

- En fullständig miljöprövning måste ske på ett tidigt stadium.
- Gruvor ska inte startas i naturskyddade områden.
- Ett projekts inverkan på lokalsamhälle, andra näringar och minoriteters rättigheter måste få stort inflytande på beslutet.
- Krav på samhälls-ekonomisk avvägning gentemot en mineralhierarki måste säkerställas.

**Eftersom dagens** lagstiftning inte ger tillräckligt skydd för naturen måste regeringen och ansvarig minister Mikael Damberg till att börja med stoppa gruvan i Laver och skyndsamt utreda och presentera en skarpare gruvlagstiftning som sätter miljön före gruvindustrins intressen. Skattebetalarna ska inte heller behöva bidra genom statens subventioner till mångmiljardföretag.

Johanna Sanddahl, ordförande, Naturskydds-föreningen

Lars-Ture Lindholm, vice ordförande, Naturskydds-föreningens länsförbund i Norrbotten

## Länets åkerier kan bli fossilfria redan 2025

**Klimatpåverkande** utsläpp från svenska lastbilar minskar tack vare förnybara drivmedel. Håller trenden i sig kan Norrbottens lastbilar vara fossiloberoende redan 2025, fem år före regeringens mål. Men mycket arbete kvarstår och länets åkerier och transportköpare kan göra mer för att snabba på omställningen. Efterfrågan på tunga transporter ökar i Sverige.

I fjol körde dock Norrbottens tunga lastbilar 1 082 000 mil mindre än året innan. Att koldioxidutsläppen från länets åkare minskade med 22 000 ton, beror dock främst på att fler kör på förnybara drivmedel.

Om utsläppen fortsätter att minska i samma takt skulle lastbilarna kunna vara fossiloberoende redan år 2025, fem år före regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Men ska vi nå dit måste de mest klimatsmarta biodrivmedlen användas mer än i dag. Lastbilar som tankas med etanolbränslet ED95 i stället för diesel minskar exempelvis utsläppen med upp till 90 procent.

**Etanol är** ett väl beprövat drivmedel som finns tillgängligt i stora, hållbart producerade volymer. Det

kan dessutom närproduceras med rester från svensk skog eller jordbruk.

**För att fler** åkerier ska ställa om till förnybart krävs en samverkan av politiska åtgärder och ökad efterfrågan från kunder. Regeringen behöver arbeta för ett system som gynnar förnybara drivmedel, antingen genom skattebefrielse som i dag eller med andra initiativ. Efterfrågan kan i högre utsträckning efterfråga klimatsmarta leveranser så att förnybart blir en ännu viktigare konkurrensfördel. Även Norrbottens åkerier kan bidra till en grön om-

ställning, till exempel genom att arbeta för de fem åtaganden som vi på SEKAB tillsammans med andra i transportbranschen har tagit fram;

1. Ta steget till förnybart drivmedel och förstärkt samarbeten inom branschen.
2. Verka för långsiktiga mål som minskar transportsektorns klimatpåverkan.
3. Ta ansvar i alla led, alltifrån egna transporter till att informera och inspirera.
4. Möjliggör för kunderna att göra fossilfria val.
5. Prioritera hållbara, höginblandade biodriv-

medel, alltså bränslen som till största delen består av förnybara råvaror.

**Att utsläppen** från Norrbottens lastbilar minskar är positivt och ett steg i rätt riktning. Nu krävs ökat engagemang från såväl politiker som transportköpare och åkerier för att utvecklingen inte ska tappa fart. För klimatets och framtida generationers skull.

Tomas Nilsson, vd SEKAB

Lena Nordgren, biodrivmedelsexpert SEKAB