

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-05-19
Besvaras senast
2021-06-02

Till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:745 Entreprenadberg och tunnelbanans utbyggnad

Stockholm är inte bara Sveriges huvudstad utan också Sveriges motor. Att Stockholm kan växa och utvecklas är bra för hela Sverige och ger kraft som lyfter alla andra regioner. Vi var många som blev glada den 11 november 2013 då en överenskommelse presenterades mellan regeringens förhandlare och dåvarande Stockholms läns landsting och kommunerna Stockholm, Nacka, Solna och Järfälla.

Stockholmsregionen skulle byggas ut med fyra nya tunnelbanesträckningar och 78 000 nya bostäder. En motsvarande satsning på spårtrafik hade inte gjorts på flera årtionden, och det har funnits en stor uppslutning alltsedan dess kring det kloka i att bygga ny tunnelbana och kombinera detta med en kraftfull satsning på nya bostäder. Det är bra för Stockholm. Det är bra för Sverige. Det är bra för en hållbar utveckling och tillväxt.

Att en överenskommelse av detta slag skulle möta många utmaningar och behöva navigera förbi många blindskär är självklart. Ingen har trott att alla planer bara skulle rulla på utan minsta justering. Men när Länsstyrelsen i Stockholms län i ett yttrande över en tunnelbanedepå i Högdalen plötsligt ändrade den praxis som rått och styrts av tidigare domslut tornade ett stort hot upp sig. Tidigare har entreprenadberg betraktats som en biprodukt i en recirkulationsprocess. Länsstyrelsen ändrade denna praxis och ansåg att entreprenadberg ska klassas som avfall och därmed riskera att belastas med avfallsskatt. Detta är inte ett resultat av nya beslut på politisk nivå utan en nytolkning av gällande lagstiftning som inte har föregåtts av någon politisk diskussion.

Vad det betyder i praktiken om detta beslut får bli normerande för den fortsatta utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm är att utbyggnaden riskerar att fördyras dramatiskt. Det är alltid vanskligt att göra prognoser, men en kvalificerad beräkning landar på i värsta fall 23 miljarder kronor i kostnadsökning.

Förutom en kraftig fördyring skulle konsekvenserna av beslutet tvinga fram förändrade transportbehov som innebär massivt utökade koldioxidutsläpp. Beräkningar visar på att transporter utanför Stockholmsregionen kan ge upphov till 500 000 ton koldioxid, jämförligt med vad inrikesflyget släpper ut under ett normalår. En helt orimlig förändring som måste förhindras.

Om det blir fördyrade kostnader måste dessa landa någonstans, och det skulle leda till att varje bostad som är en del av tunnelbanepaketet skulle fördyras med upp till 180 000 kronor. Med tanke på det redan höga prisläget i Stockholmsregionen för bostäder är detta ett rejält dråpslag!

Enligt uppgift har regeringen gett i uppdrag till Naturvårdsverket att göra en översyn av regelverket för att se över hur cirkulär ekonomi och minskade klimatutsläpp kan stödjas i hantering av rent entreprenadberg och andra naturliga massor. Denna förväntas emellertid inte leverera resultat förrän 2022, och dessförinnan står länsstyrelsens beslut som en hämsko för det redan påbörjade tunnelbanebygget och förstås också för all hantering av entreprenadberg i Sverige.

Innan vi ändrar en etablerad praxis, att entreprenadberg är en biprodukt som ingår i en recirkulationsprocess, borde en gedigen utredning där även de samhällsekonomiska konsekvenserna av beslutet vägs in ha gjorts. Men här har tågordningen blivit den motsatta. Det är väldigt bekymmersamt.

Mot denna bakgrund vill jag fråga miljö- och klimatminister Per Bolund:

1. Avser ministern att vidta några åtgärder för att i närtid säkerställa att entreprenadberg klassas som en biprodukt som ingår i en recirkulationsprocess för det pågående tunnelbanebygget?
2. Hur avser ministern att hantera fördyrade kostnader som riskerar att uppstå för tunnelbanans utbyggnad mot bakgrund av nuvarande omklassificering av entreprenadberg?

.....
Camilla Brodin (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch