

## Bilaga 2

### Utdrag ur interpellationsdebatten 13 december 2013

KÄLLA: [http://talman2batmanizer.nyh.name/sv/Dokument-Lagar/Kammaren/Protokoll/Riksdagens-snabbprotokoll-2013\\_H10946/#](http://talman2batmanizer.nyh.name/sv/Dokument-Lagar/Kammaren/Protokoll/Riksdagens-snabbprotokoll-2013_H10946/#)

Texten har gulmarkerats i efterhand, på de ställen där frågan om alternativ till förslaget om transportplanen tas upp.

### **11 § Svar på interpellationerna 2013/14:192 och 193 om åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser**

#### **Anf. 24 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):**

Fru talman! Anders Ygeman har frågat mig om jag delar Naturvårdsverkets bedömning av Trafikverkets förslag till nationell plan samt vilka åtgärder jag avser att vidta för att infrastrukturplaneringen och det kommande infrastrukturbeslutet bidrar till uppfyllandet av de nationella klimatmålen.

Anders Ygeman har dessutom frågat miljöministern vilka åtgärder hon avser att vidta för att uppfylla de nationella klimatmålen samt huruvida hon delar Naturvårdsverkets bedömning av miljöeffekterna i förslaget till nationell plan. I och med att interpellationen till miljöministern hänvisar till processen om nationell plan för transportsystemet svarar jag även på den då arbetet inom regeringen är så fördelat.

Regeringen ser allvarligt på att utsläppen av växthusgaser i världen fortsätter att öka. Klimatfrågan måste lösas i internationell samverkan, men Sverige ska vara ett föregångsland. Vi har därför ambitiösa klimatmål som ska nås genom en kombination av olika styrmedel och insatser. Eftersom transportsektorn står för drygt en tredjedel av de svenska utsläppen av koldioxid har vi en stor utmaning där. Men klimatfrågan kan inte lösas enbart genom transportpolitik och ännu mindre enbart genom infrastrukturåtgärder. Alla politikområden behöver bidra.

Sett till transportsektorns totala utsläpp från vägtrafiken leder de nya investeringarna i planförslaget till en relativt liten förändring. Även om nya investeringar endast berör en mindre del av dagens transportsystem så påverkar de förutsättningarna för framtida trafik och transportsystem. Men styrmedel som påverkar vilka fordon som kommer ut på marknaden och vilka drivmedel som används har stor påverkan på koldioxidutsläppen. Regeringen har bland annat ökat incitamenten att välja rätt fordon och minska bränsleförbrukningen. Med en ökande befolkning och därmed ett ökat behov av resor och transporter måste transportinfrastrukturen vidareutvecklas. Parallellt med denna utveckling krävs det att man strävar mot en mer transporteffektiv samhällsstruktur för att nå klimatmålen. Ett steg som vi redan har tagit är att vi har bildat Trafikverket, som tar ett trafikslagsövergripande grepp i planeringen.

I uppdraget från regeringen till Trafikverket att ta fram en nationell plan för transportinfrastrukturen 2014–2025 ingick att tillämpa 6 kap. miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Trafikverket lämnade ett förslag till ny nationell plan för perioden 2014–2025 till regeringen i juni 2013. Ett stort antal remissinstanser har lämnat sina synpunkter i frågan, bland andra Naturvårdsverket.

Jag noterar att Trafikverket nämner att det i planförslaget ingår investeringar som ger ökade koldioxidutsläpp. Samtidigt ingår också åtgärder som bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

Det är bland annat satsningar på olika bytespunkter, kollektivtrafikkörfält, cykelvägar, trafiksäkerhetskameror och kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet, vilka alla är åtgärder som ger resenärerna bättre möjligheter att göra just klimatsmarta val.

Jag noterar vidare att utredningen om fossiloberoende fordonsflotta redovisas den 16 december och därefter kommer att beredas i Regeringskansliet. Förslaget till nationell plan bereds nu inom Regeringskansliet, och regeringen avser att ta ställning till förslaget under våren 2014.

### **Anf. 25 ANDERS YGEMAN (S):**

Fru talman! Låt mig inledningsvis säga att det är lite komiskt. Jag frågade miljöministern vilka åtgärder hon tänker vidta för att klara klimatutsläppen från trafiken. Hon lämnar då över frågan till infrastrukturministern, som svarar: Det krävs många fler åtgärder än de som kan vidtas på mitt område, trafikområdet. Det var ju därför jag ställde frågan till miljöministern och inte till infrastrukturministern!

Utsläppen från trafiken utgör, precis som ministern säger, 30 procent av Sveriges totala utsläpp. Även om lågkonjunkturen och energieffektiviseringen har lett till delvis minskade utsläpp från personbilstrafiken ökar utsläppen från den tunga trafiken.

Trafikverkets förslag till nationell plan klarar inte de miljö- och klimatmål som riksdag och regering har slagit fast. Detta är inget som bara jag påstår, utan det slås fast av Naturvårdsverket, Riksrevisionen, Energimyndigheten och Transportstyrelsen, och till och med Trafikverket självt konstaterar det i förslaget till plan.

Myndigheterna, med Naturvårdsverket i spetsen, menar att målen inte nås utan att det behövs en alternativ plan. Man behöver visa på alternativa sätt att uppnå de klimatmål som regering och riksdag slagit fast.

Med anledning av detta ställde jag två frågor till statsrådet. Den första är: Delar statsrådet myndigheternas slutsats? Klarar förslaget till plan de utmaningar vi står inför eller inte? Jag får inget svar av statsrådet. Naturvårdsverket, Riksrevisionen, Energimyndigheten och Transportstyrelsen är överens, men vad anser statsrådet? Är planen förenlig med riksdagens och regeringens mål?

Den andra frågan är: Om det nu visar sig finnas brister i Trafikverkets plan på det sätt i princip alla expertmyndigheter inklusive Trafikverket självt har hävdad, vilka åtgärder tänker man då vidta? Jag får inget svar på den frågan heller.

Min slutsats av denna om än mångordiga tystnad är att statsrådet helt enkelt inser att planen inte lever upp till de mål som riksdag och regering har antagit men att statsrådet inte avser att vidta några åtgärder för att planen ska klara målen. Tydligare än så kan inte det moderata ointresset för klimatpolitiken manifesteras.

### **Anf. 26 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):**

Fru talman! Jag tror att Anders Ygeman är ganska väl insatt i den konflikt som ofta uppstår mellan olika mål. Å ena sidan har vi tillgänglighetsmål, å andra sidan har vi miljömål. Dessa står ibland i direkt konflikt med varandra. Det pekar också Naturvårdsverket på i sitt remissvar. Här får man ibland göra politiska avvägningar just för att det är konflikt i målen. Icke desto mindre tycker vi att det är viktigt att ha miljömål, och vi tycker också att det är viktigt med tillgänglighetsmål. Här skulle jag vilja höra vad Anders Ygeman har att säga, så att jag förstår honom rätt i vår fortsatta debatt. Jag utgår från att Anders Ygeman har läst Naturvårdsverkets remissvar på hela trafikplaneringen. Det är mycket bra.

Svaret på den fråga som uppstår och som Anders Ygeman också ställde – om jag delar Naturvårdsverkets uppfattning – blir både ja och nej. Naturvårdsverket tar ju också upp

ifrågasättandet av om det ska byggas mer vägar och större väginfrastrukturprojekt. I Sverige, som är ett stort och avlångt land, är vägen viktig.

Ett viktigt objekt som man är i gång och arbetar på är Förbifart Stockholm. I den nationella planen har Trafikverket beskrivit att det är ett objekt som i själva byggskedet kommer att påverka CO2-utsläppen. Är det Anders Ygemans uppfattning att vi då inte ska bygga Förbifart Stockholm? Det är i så fall viktigt att få veta.

Ett annat viktigt objekt som tas upp av Trafikverket är Ostlänken, den nya första delen av stambanan mellan Järna och Linköping. Den kommer också att under byggandet medföra utsläpp av CO2. På kort sikt är det negativt, men vi har naturligtvis tanken att den på lång sikt ska vara bra för miljön då människor väljer att resa med tåg.

Det handlar alltså om vilken syn man ska ha på det som Naturvårdsverket har skrivit. Jag noterar att Naturvårdsverket har ett särskilt avsnitt om gruvnäringen i och omkring Pajala och ifrågasätter om vägen mellan Kaunisvaara och Svappavaara behöver rustas upp. Det är ett stort frågetecken. Det gäller också om man ska bygga en ny genväg och sedan en järnväg utifrån perspektivet utifrån att man tar mark i anspråk.

Vi har ett viktigt ansvar för Sverige också när det gäller jobb och tillväxt, inte minst i de norra delarna av Sverige. Eller ska jag tolka Anders Ygemans engagemang som att gruvnäringen inte ska få infrastruktur för att få ut malmen eftersom det är negativt för miljön?

Detta är varken svart eller vitt. Därför menar jag att infrastrukturen i sig inte ensam kan lösa miljömålen. Infrastrukturen behövs för att klara tillgängligheten i ett land som Sverige. Däremot kan vi göra andra insatser i planeringen så att människor och företag kan göra klimatsmarta val när de gör sina resor eller transporter.

## **Anf. 27 ANDERS YGEMAN (S):**

Fru talman! Man ska vara väluppfostrad i riksdagens kammare, men detta var väl ändå lång väg mot ingenting! Det var inget svar över huvud taget.

Statsrådet ställde om jag räknade rätt två eller tre frågor till mig. Till skillnad från statsrådet ska jag försöka svara på frågorna.

Finns det en konflikt mellan tillgängligheten och klimatmålet? Den kan finnas, men Naturvårdsverkets remissvar går ju ut på att den plan som Trafikverket lade fram inte klarar målet, och man vet inte vad konflikten är, för man har inte tagit fram en plan som skulle nå målet.

Det finns två punkter i Naturvårdsverkets remissvar. Den första är att planen inte uppfyller målet. Varför? Jo, det är samma kritik som Riksrevisionen har. Den måste vara i samklang med målen, annars klarar man dem inte. Den andra är att det bör tas fram ett alternativt underlag som visar vilka åtgärder som kan eller skulle kunna vidtas för att klara klimatmålen. Då går det inte att gömma sig bakom att det eventuellt finns en sådan konflikt. Man har ju inte tagit reda på hur den konflikten i så fall ser ut. Vilka vägval ska man göra? Regeringens vägval ser ut så här: Det är bra med vägar och järnvägar, och det är viktigare än klimatet, och därför väljer vi det.

Detta håller inte! Vi måste både kunna ge tillgänglighet, exempelvis genom den järnväg som regeringen nu vill bygga, Ostlänken, och klara klimatmålen. Det är detta som är utmaningen: Hur bygger vi framtidens samhälle i samklang med klimatet genom att klara miljömålen? Sedan ställer statsrådet frågan hur jag ser på Förbifart Stockholm. Jag antar att det är en retorisk fråga. Vi har ju åtminstone två gånger fattat beslut om den här i riksdagen, senast för väldigt kort tid sedan. Vi står självfallet bakom den. Frågan är ändå: Hur ska den utformas för att klara klimatmålen? Från SL och det landsting som Catharina Elmsäter-Svärd själv hade ansvar för tidigare finns det en del kritik mot hur exempelvis bussramper är utformade på den vägen. Det borde man ta ställning till.

Låt mig komma tillbaka till huvudpoängen. Det finns en plan från en av regeringens myndigheter som inte klarar klimatmålen. Även om det var svårbegripligt uppfattar jag ändå att statsrådet delar Naturvårdsverkets, Transportstyrelsens och Riksrevisionens kritik på det området. Då är frågan: Tänker statsrådet vidta några åtgärder med anledning av detta? Den enklaste åtgärden är den som är den andra punkten i Naturvårdsverkets remissvar, nämligen att se till att det finns ett utredningsunderlag för vilka åtgärder som skulle kunna vidtas så att en ny transportplan kan bidra till att uppnå klimatmålen. Därför blir min enkla fråga: Är statsrådet beredd att bidra till att en sådan plan tas fram?

## **Anf. 28 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):**

Fru talman! Anders Ygeman är väl medveten om att vi från och med nästa år har en helt ny planeringsprocess. I varje steg i processen och i varje objekt är ju miljöhänsynen och det ansvar man har i det avseendet inte på något sätt undantagna eller borttagna. Miljöhänsyn tas kontinuerligt av Trafikverket i planering, byggande, drift och underhåll liksom i de forskningsinsatser man gör.

Man kan inte bara titta på enskilda objekt. Varje objekt i sig kommer att vara miljöstörande. I stället ska man se till hur de hänger ihop. Just Trafikverkets roll att vara trafikslagsövergripande i sin planering är viktig för att vi ska kunna uppnå en mer transporteffektiv samhällsstruktur.

Det är då också bra, naturligtvis, att ha bra underlag. I den här planen har Trafikverket för första gången räknat på utsläpp från byggandet. Det har man inte heller gjort tidigare. Det är naturligtvis någonting som ständigt måste återupptas.

Det är intressant ändå, tycker jag, att Förbifart Stockholm av Anders Ygeman anses som ett retoriskt grepp av mig. Ja, det skulle jag väl kunna säga att det är. Men den är fortfarande oerhört viktig. Det är ju en del utifrån det remissvar som Naturvårdsverket har gett. Och utifrån om jag delar deras uppfattning eller inte tyckte jag att det kunde vara angeläget att försäkra mig om att inte heller Anders Ygeman fullt ut står bakom Naturvårdsverkets remissyttrande, kanske särskilt i den del som gäller Förbifart Stockholm.

Det är väl möjligt att ett sådant svar hade varit från miljöministern. Jag förstår Anders Ygemans tankegångar även där. Men jag ser också att Sverige är ett stort land där vi tänker oss jobb, tillväxt och konkurrenskraft som ett sätt att få oss att fortsätta hålla fanan högt. Det handlar om att avsätta resurser till ett ständigt förbättrande och utvecklande även på miljösidan. På transportsidans område handlar det om hur vi fortsätter när vi använder den infrastruktur som jag tycker är bra att den kommer på plats. Det handlar om hur den används av mer klimatsmarta bilar och mer effektiva bilar. Det handlar om att varje transport blir mer effektiv i varje trafikslag.

Där är Sverige ett föregångsland, inte minst på flygsidan och fartygssidan. Vi försöker få övriga Europa att bli ännu bättre på lastbilssidan också. Till exempel är det smartare och mer effektivt med längre och möjligtvis tyngre lastbilar än att köra flera lastbilar vid de tillfällen då lastbilen de facto fortfarande behövs. Men det handlar också om den enorma satsning som regeringen gör på att vårda den infrastruktur vi har. Naturvårdsverket tycker för övrigt, fru talman, i sitt remissvar att det är väldigt bra att vi gör det. Det handlar också om att se till att vi bygger om, bygger ut och bygger nytt.

Här finns det naturligtvis en problematik i den kritik som har kommit från Naturvårdsverket. De skulle önska att Trafikverket i ännu större utsträckning verkligen fick använda sig av fyrstegsprincipen och att regeringen inte lägger sig i vilka objekt som borde göras. Men här har inte ens en gång vi i regeringen kunnat hålla oss från att peka ut att vi tycker att det är viktigt att vi bygger ut mer järnväg och påbörjar en ny stambana.

### **Anf. 29 ANDERS YGEMAN (S):**

Fru talman! Det verkar råda ett missförstånd. Naturvårdsverket slår fast i sitt underlag att planen inte leder till att miljömålen nås. Därför frågar jag statsrådet: Delar hon den slutsatsen – ja eller nej? Än så länge har jag inte fått något svar.

Sedan säger statsrådet: Naturvårdsverket är kritiskt mot Förbifart Stockholm. Vad anser Ygeman om det? Han är ju för det – vad betyder det? Ja, jag är för det. Men det betyder inte att jag inte kan dela slutsatsen i Naturvårdsverkets remissvar, att miljömålen inte uppnås. Det är tvärtom så att om man vill bygga Förbifart Stockholm är det ännu viktigare att ta reda på vilka miljökonsekvenser det leder till och vad vi kan göra för att klimatmålen ska uppnås. Det är därför jag frågar statsrådet: Delar statsrådet Naturvårdsverkets och därmed även Riksrevisionens, Energimyndighetens och Transportstyrelsens bedömning att den här planen inte bidrar till att klara klimatmålen? Det borde vara enkelt för statsrådet att svara på det. Hon har tid kvar. Jag hoppas att hon tar möjligheten att svara.

Nästa steg är: Vad ska vi då göra? Ja, i mars ska regeringen fatta beslut med den här planen som grundval. Om alla de här myndigheterna – Riksrevisionen, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket – menar att man inte klarar målen är frågan: Behövs det mer underlag? Vad skulle man kunna göra i planen för att klara klimatmålen?

Naturvårdsverket anser att man borde ta fram en alternativ plan. Därför blir min nästa fråga till statsrådet: Tänker statsrådet bidra till att det underlaget kommer fram, så att regeringen har ett bra och allsidigt beslutsunderlag när man ska fatta beslut om den nationella planen i mars?

### **Anf. 30 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):**

Fru talman! I mitt förrförra inlägg sade jag till Anders Ygeman, som svar på frågan om jag delar Naturvårdsverkets remissvar: Både ja och nej. När det gäller frågan om på vilket sätt det här ska bidra till klimatmålen är det där som jag har försökt att problematisera utifrån att infrastrukturplanen i sig inte enbart är den som ska klara miljö- och klimatmålen.

Här hamnar vi just i den situation som jag märker oerhört tydligt när jag åker runt i hela landet. De 522 miljarderna är en historisk satsning på infrastruktur. Det handlar om att vårda det vi har och att bygga ut och bygga nytt. Jag märker att det inte är mindre av infrastruktur som önskas ute i kommuner och regioner och i hela landet utan snarare mer. Ska jag följa bland annat det som Naturvårdsverket tar upp? De säger: Det är egentligen mindre av vägar. Och det är inte det som jag hör när jag är ute i landet.

Här blir det naturligtvis en balansering. Det handlar om att klara tillgängligheten i ett land som Sverige, att utgå från att alla inte bor i innerstaden och kan ta del av den kommande utbyggnaden av tunnelbanan eller har hela kollektivtrafikstråket eller möjligheter att gå och cykla. Det är naturligtvis en förutsättning för att man ska klara miljömålen, men vi har andra delar utanför storstäderna som också behöver ha bra tillgänglighet.

Den balansen är jag beredd att driva. Den är jag också beredd att stå för. Jag tycker att det är viktigt att vi har fått in synpunkter från alla olika remissinstanser. Regeringen kommer att göra en bra sammanvägd balansering till våren när den ska fastställa vad de 522 miljarderna ska användas till.

Överläggningen var härmed avslutad.