

Motion till riksdagen 2012/13:T1

av **Anders Ygeman m.fl. (S)**
med anledning av skr. 2012/13:3

Riksrevisionens rapport om infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen årligen ska återkomma till riksdagen med en redovisning av hur transportsektorn kan bidra till att klimatmålen nås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utarbeta ett sektorsmål för transportsektorns klimatpåverkan.

Motivering

I rapporten *Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?* (Rir 2012:7) granskar Riksrevisionen styrningen mot de transportpolitiska målen och rapporteringen till riksdagen utifrån de transportpolitiska målen och klimatmålen.

Riksrevisionen kommer fram till att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen. Eftersom regeringen inte tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp blir rapporteringen till riksdagen inte transparent, konsistent eller rättvisande utifrån klimatmålen. Riksrevisionen anser att koldioxidutsläppen som följer av den nationella infrastrukturplanen har underskattats. Samtidigt har riksdagens trafikutskott uttalat att investeringar i ny infrastruktur behöver bidra till att minska utsläppen och att det krävs en prioritering av objekt som bidrar till en sådan utveckling.

Riksrevisionen konstaterar att regeringen redan hade låst fördelningen mellan vägar och järnvägar och att möjligheterna för de dåvarande trafikver-

Fel! Okänt namn på

ken att påverka fördelningen mellan anslagen i praktiken var begränsad. Riksrevisionen konstaterar att regeringens ambition om en trafikslagsövergripande ansats inte riktigt har fått genomslag i planeringen eller bidragit till minskad klimatpåverkan. Riksdagen hade till skillnad från tidigare planeringsomgångar inte formell insyn eller beslutsmakt över fördelningen mellan trafikslagen. Regeringen har heller inte redovisat fördelningen av planeringsramen mellan vägar och järnvägar till riksdagen.

Riksrevisionen konstaterar också att trafikverken utgick från att den s.k. EET-strategin från 2009 skulle genomföras. Strategin innehöll flera klimatstyrmedel för transportsektorn. Den nationella planen analyserades i ett sådant scenario bidrog till att planens effekter på koldioxidutsläppen underskattades. EET-planen innehöll bl.a. åtgärder som höjd bensinskatt, kilometerskatt för godstransporter på väg, koldioxidbaserat förmånsvärde, kampanj för ökad efterlevnad av hastighetsgränser och förändrat reseavdrag för att främja kollektivtrafikresande.

I prognoserna för hur godstransportarbetet påverkas av den nationella planen beaktades nya investeringar i järnväg men inte de nya vägar som ingick i planen. Prognosmodellerna om andel bilar med mycket låga koldioxidutsläpp är också mycket optimistiska, konstaterar Riksrevisionen. Även klimatteffekterna av produktion och distribution av drivmedel samt bilinnehav har underskattats. Höjda banavgifters påverkan på efterfrågan på vägtransporter har heller inte analyserats i åtgärdsplaneringen.

I sin rekommendation till regeringen säger Riksrevisionen att regeringen i sin rapportering till riksdagen måste tydliggöra sambandet mellan projekts lönsamhet, trafikstörningar och ökade koldioxidutsläpp mot bakgrund av tillgänglig kunskap. Regeringen bör i samband med utvecklingen och genomförandet av Färdplan 2050 fastställa en ungefärlig bana för hur utsläppen ska minska. Detta för att säkerställa att Trafikverket samordnar rapporteringen av koldioxidutsläpp med infrastrukturplaneringen. Regeringen bör också tydligt redovisa för riksdagen hur regeringen har fördelat planeringsramen mellan trafikslagen i den långsiktiga infrastrukturplanen.

I sitt svar i skrivelse 2012/13:3 anger regeringen att styrmedel behövs för fortsatt teknisk utveckling samt att styrning mot ett transporteffektivt samhälle där befintlig infrastruktur utnyttjas effektivare. Regeringen pekar även på att utsläppen från vägtrafiken visserligen är högre än 1990 men de har inte ökat i samma takt som trafikarbetet. Den menar även att investeringarna i ny infrastruktur bara till en marginell förändring. Regeringen är tydlig med att fordonsflottans sammansättning är viktigare än infrastrukturen i sig. Tilltron sätts till ökad andel biodrivmedel och effektivare fordon. Regeringen hänvisar även till färdplanen till noll nettoutsläpp år 2050.

I skrivelsen anger regeringen att transportsektorns utsläppsutveckling tydligt ska redovisas i budgetpropositionen. Värt att notera är att många nyckeltal i 2012 års budgetproposition visar att utvecklingen går långsamt när det gäller att minska transportsektorns klimatpåverkan. Koldioxidutsläppen från transportsektorn minskade endast med en knapp procent år 2011 jämfört med 2010. Detta beror på något effektivare fordon. Från luftfarten ökade koldioxidutsläppen med fyra procent.

Fel! Okänt namn på

Vi socialdemokrater konstaterar att regeringen inte vill föra någon riktigt stark politik för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Vi kan konstatera att när regeringens klimatproposition (2008/2009:162) antogs av riksdagen stod det klart att flera av de styrmedel som fanns med i EET-strategin inte skulle genomföras. Således fick Trafikverket i ett mycket sent skede av planeringen klart för sig att prognosförutsättningarna som verket använt sig av för att beräkna olika objekt i förhållande till varandra inte stämde. Men någon tid för att arbeta om beräkningarna fanns inte och infrastrukturplanen kom därmed att bygga på felaktiga förutsättningar.

Regeringen ställer även stor tilltro till ökad användning av biodrivmedel och effektivare fordon. Regeringen kommer dock allt längre bort från sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Försäljningen av bilar som kan drivas med förnybara drivmedel har minskat kraftigt. Under hela 2011 var 80 procent av alla nya miljöbilar fossildrivna. Av de nya lastbilar som såldes 2011 var närmare 98 procent fossildrivna och av bussarna var 63 procent fossildrivna. För personbilarna sålda under januari till september 2012 är siffrorna ännu sämre. 88 procent av alla nya miljöbilar under denna period var fossildrivna.

Även i regeringens aviserade satsningar i den kommande infrastrukturpropositionen finns tveksamheter. De borgerliga partiledarna säger sig vilja satsa på persontåg på de nya järnvägssträckorna som är dimensionerade för 250 km/h. Trots att detta beräknas bli dyrare än att satsa på höghastighetståg av europeiskt snitt som klarar 320 km/h. Det senare alternativet skulle kunna öka järnvägens attraktionskraft än mer genom kortare restider. Det är även ett teknikval som gör det lättare att i framtiden ansluta till höghastighetssystemen på kontinenten. Om drygt tio år står Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland klar. Då är det viktigt att Sverige investerar i dagens och framtidens tågteknik – inte gårdagens.

Även när det gäller den svenska sjöfarten saknas en främjande och sammanhängande politik. Då regeringen inte infört tonnageskatt skadas den svenska sjöfartsnäringsen. Sjöfarten är ett energieffektivt transportsätt jämfört med godstransporter på väg. Samtidigt måste dock åtgärder fram både på global nivå inom IMO, inom EU och på nationell nivå för att öka sjöfartens energieffektivitet ytterligare.

Sammantaget ser vi flera tveksamheter kring regeringens politik för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Den kommande infrastrukturpropositionen med efterföljande åtgärdsplanering från Trafikverket måste tydligt dra lärdomar av Riksrevisionens rapport. Det är en nödvändighet för att klara de svenska klimatmålen.

Vi vill att regeringen årligen återkommer med en redovisning till riksdagen för hur transportsektorn kan bidra till att klimatmålen ska nås. Det finns även skäl att utarbeta ett tydligt sektorsmål för transportsektorns klimatpåverkan. EU har antagit ett sektorsmål för transportsektorn där målsättningen är att transportsektorns utsläpp ska minska med 60 procent till 2050. Ett sådant mål saknades i klimatpropositionen. Väl valda förslag från den redan utarbetade EET-strategin kan vara en grund för detta arbete. Även åtgärder för ökad

Fel! Okänt namn på

efterlevnad av hastighetsgränserna framstår som angelägna. Det kan både minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken och öka trafiksäkerheten.

Stockholm den 5 oktober 2012

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Suzanne Svensson (S)

Lars Johansson (S)

Leif Pettersson (S)

Roza Güclü Hedin (S)