

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från riksdagsförvaltningen
2014-05-30
Besvaras senast
2014-06-16

Till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2013/14:524 Felaktiga underlag som grund för regeringens transportplan

Inför arbetet med den nationella planen har flera utredningar pekat ut vad som krävs av transportsystemet för att Sverige ska klara klimatmålen. Som en del av Kapacitetsutredningen utformade Trafikverket ett klimatpaket med ett tillhörande klimatscenario. Klimatpaketet innehåller konkreta förslag på hur klimatmålen ska kunna nås och hur beroendet av fossil energi i vägtrafiken ska kunna minska med 80 procent till 2030, som ett sätt att nå regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Rapporten konstaterar att biltrafiken behöver minska med minst en femtedel jämfört med i dag.

Planen utgår från kritiserade prognoser för ökad biltrafik

Men regeringen har valt att inte sätta detta mål i fokus när man utarbetat sin transportplan för de kommande tolv åren (regeringens skrivelse 2013/14:233). I stället för att utgå från klimatmålen och föreslå åtgärder som bidrar till att uppnå dessa var regeringens direktiv till Trafikverket att man skulle utgå från prognoserna för trafikutvecklingen, vilka i sin tur ”ska utgå från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för transportinfrastrukturen”.

Trafikverket har därför i sitt förslag antagit att personbilstrafiken kommer att öka med 34 procent och lastbilstrafiken med 37 procent mellan 2010 och 2030.

Flera remissinstanser och bedömare, bland annat konsultföretaget Trivector, har riktat skarp kritik mot prognoserna, som de menar är kraftigt överskattade. Historiskt sett har ökningen av biltrafiken varit kraftigt överskattad ända sedan 1990-talet.

För perioden 1997–2010 antog Trafikverket att biltrafiken skulle öka med 29 procent, och persontrafiken med tåg antogs öka med 26 procent. Det verkliga utfallet blev 13 procent för bilen och 59 procent för tågtrafiken. Man har alltså, i förhållande till den verkliga trafikutvecklingen, byggt för mycket väg och för lite järnväg sedan 1990-talet. Ändå fortsätter regeringen att grunda sin planering på missvisande prognoser.

Felaktiga underlag om behov av medel till järnvägsunderhåll

I regeringens skrivelse avsätter regeringen 86 miljarder kronor till järnvägsunderhåll under perioden. Detta kan ses som en lägsta godtagbar nivå

för järnvägsunderhåll med hänsyn tagit till det underlag Trafikverket lämnade till regeringen för ett år sedan.

Men i Trafikverkets underlag finns allvarliga räknefel. Myndigheten har bland annat bara räknat med halva längden av kontaktledningsnätet när man räknat ut kostnaden för att byta ut kontaktledningarna. Ett lika grovt fel har gjorts när det gäller spår och spårväxlar, enligt interna dokument som SVT har fått kännedom om och som jag, som ledamot i trafikutskottet, fick reda på via tv-nyheterna. Dessa dokument diariefördes på Trafikverket innan det felaktiga underlaget lämnades över till regeringen i juni förra året.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd:

Varför har statsrådet byggt sin åtgärdsplanering på missvisande trafikprognoser?

Hur stort är räknefelet vad gäller järnvägsunderhållet i Trafikverkets underlag?

När fick statsrådet information om att Trafikverket räknat fel?

Hur avser statsrådet att agera för att åtgärda konsekvenserna av att regeringen använt ett felaktigt underlag när man har fattat beslut om hur mycket pengar som ska avsättas för banunderhåll under kommande planeringsperiod?

.....

Stina Bergström (MP)

Överlämnas enligt uppdrag

Anders Norin