

Motion till riksdagen 2012/13:T2

**av Stina Bergström m.fl. (MP)
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 ett klimatpolitiskt ramverk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör sätta ett mål för hur mycket transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp till 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att revidera den nationella planen för perioden 2010–2021 så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beräkningar av klimatpåverkan från den nationella planen för perioden 2010–2021 bör uppdateras utifrån slutsatserna i Riksrevisionens granskning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att minska vägtrafikens klimatpåverkan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft på bilens och flygets bekostnad.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör redovisa fördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringar för den nationella planen för perioden 2010–2021 för riksdagen.

Klimatfrågan – vår tids ödesfråga

Den pågående klimatförändringen gör att planetens framtid står på spel. Den påverkar enskilda människors liv, den globala ekonomin och till och med

Fel! Okänt namn på

överlevnaden för vissa nationer. Bristen på verkningsfull klimatpolitik gör att utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. Det råder ett enormt gap mellan naturvetarnas rapporter om de faktiska förändringar av klimatet som sker och kommer att ske och de åtgärder politiker beslutar om. Politiska ledningar för länder ursäktar sin egen inaktivitet med andras brist på ansvar.

Att begränsa den globala klimatförändringen är en av Miljöpartiet de grönas viktigaste politiska uppgifter. Sverige har tidigare spelat en avgörande roll i den internationella klimatpolitiken, både genom att gå före som det goda exemplet och att bedriva ett ansvarsfullt förhandlingsarbete inom FN och i andra sammanhang. Sverige kan spela den rollen igen och det behövs mer än någonsin.

I det här sammanhanget är Riksrevisionens granskning mycket värdefull. Den visar hur bristen på målstyrning i klimatpolitiken leder till att transporterna fortsätter att öka och att klimatförstörande vägar betraktas som "lönsamma" trots att de leder till ökad klimatpåverkan.

Riksrevisionens granskning

Riksrevisionens granskning belyser på ett mycket tydligt sätt hur dagens infrastrukturplanering är inkonsekvent och bygger på motstridiga antaganden och målsättningar. Riksrevisionen lyfter t.ex. det faktum att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som är svåra att förena med klimatmålen. Riksrevisionen menar att om infrastrukturplaneringen skulle genomföras med utgångspunkten att klimatmålen ska nås så skulle det påverka vilka investeringar som blir lönsamma.

Granskningen visar att regeringen hade låst fördelningen mellan järnvägar och vägar redan innan åtgärdsplaneringen satte i gång, vilket gav begränsade möjligheter för trafikverken att påverka fördelningen. Detta är en av de frågor som vi i Miljöpartiet har lyft ett flertal gånger, som ett exempel på regeringens bristande klimatpolitik.

Granskningen visar att regeringens styrning mot klimatmålen har minskat¹. Regeringens styrning mot begränsad klimatpåverkan i transportsektorn har minskat i regleringsbrev och lämnar stort tolkningsutrymme för myndigheter med planeringsansvar. Det är otydligt vad regeringen menar med stegvis ökad energieffektivitet och regeringen har inte redovisat någon ungefärlig bana för hur utsläppen förväntas minska.

Granskningen visar att förändringen i målstrukturen ledde till mindre preciserade formuleringar av mål och uppdrag till trafikverken om transportsektorns klimatpåverkan. Detta visar sig t.ex. i styrningen av kollektivtrafiken, ett av de områden som regeringen lyft fram som viktiga för att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling.

I samband med att Trafikverket bildades togs de detaljerade målen för transportsektorns minskning av koldioxidutsläppen bort från regleringsbre-

¹ Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RiR 2012:7, s. 45.

ven. Även det tidigare sektorsmålet, som angav att utsläppen av koldioxid från vägtransporter i Sverige 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå, togs bort. Vägverket fick i samtliga regleringsbrev under perioden 2007–2010 i uppdrag att genomföra åtgärder i syfte att minska koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn med en viss kvantitet. I 2007 och 2008 års regleringsbrev efterfrågades nyckeltal och statistikuppgifter, exempelvis om andelen förnybara bränslen inom vägtransportsektorn och vägtrafikens utsläpp av koldioxid. Regeringen upphörde att efterfråga denna typ av nyckeltal/statistikuppgifter efter år 2008, utan att ange varför².

I regleringsbrevet för Vägverket angavs tidigare att andelen gående, cyklister och bussresenärer av det totala kortväga resandet skulle öka. Även i Banverkets regleringsbrev fastställdes att andelen kollektivtrafik på järnväg skulle öka ”i förhållande till det totala persontransportarbetet”. I respektive myndighetsinstruktion fastslogs att myndigheterna skulle verka för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärktes. Motsvarande formuleringar i regleringsbrev och instruktion för den nya myndigheten Trafikverket är mindre preciserade.

Regeringen har inte förtydligat det transportpolitiska hänsynsmålet i regleringsbrevet för Trafikverket. Den enda tidsangivelse som regeringen anger är att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Berörda myndigheter har dock inte fått något förtydligade av vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär³. Nu har regeringen dock tillsatt en utredning som ska definiera vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär, som ska presenteras under 2013. Det är fyra år efter att den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta beslutades i mars 2009⁴.

Infrastrukturens roll för att minska klimatpåverkan

Regeringen hävdar att infrastrukturplanering inte är så betydelsefullt för att nå klimatmålen och att det finns andra faktorer som är viktigare⁵. Vi är oroad över att regeringen på detta sätt förringar den strategiska betydelsen av infrastrukturinvesteringar. De järnvägar och vägar vi i dag bestämmer oss för att bygga, eller inte bygga, blir strukturerande för bebyggelse och transporter i årtionden, ja till och med århundraden framöver. Därför är infrastrukturen en avgörande pusselbit i klimatfrågan, särskilt på längre sikt. Riksrevisionen redogör exempelvis för hur ökad vägkapacitet leder till ökat bilresande och ökat bilinnehav⁶. Detta visar också de genomgångar som trafikverket gjort i klimatscenariot i Kapacitetsutredningen. Där anges att en av de största potentialerna för att minska klimatpåverkan från transportsektorn är en transportnärlig samhällsplanering. Till 2030 ser Trafikverket att det finns en potential att

² Ibid, s. 47.

³ Ibid, s. 49.

⁴ Ibid, s. 50.

⁵ Regeringens skrivelse 2012/13:3, s. 1.

⁶ Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RIR 2012:7, s. 85.

Fel! Okänt namn på

minska trafiktillväxten för personbilar med en tiondel genom en aktiv stadsplanering⁷. Endast en faktor anses ha högre potential, nämligen att höja priset på fossila drivmedel med 50 procent. Vi kan konstatera att regeringen inte har redovisat någon höjning av koldioxidskatten i den nyss presenterade budgeten. För de två redskap som Trafikverket pekar ut som mest effektiva för att minska biltrafiken, på båda dessa områden väljer regeringen att sitta still i båten. Vi anser att vi i Sverige måste skruva på många skruvar för att nå klimatmålen. Där är vi överens med regeringen. Den stora skillnaden är att vi skruvar på flera ställen samtidigt, medan regeringen sitter still med skruvmejseln i handen.

Politiska förslag

Vi anser att slutsatserna om att regeringen har minskat klimatstyrningen under sin tid vid makten är mycket allvarliga. Särskilt som att klimatforskningen visar att läget är ännu mer akut än vi tidigare trott. För klimatarbetet i Sverige är det avgörande att regeringen tar till sig av denna kritik och genast åtgärdar problemen. Nedan presenteras några av de förslag vi har för att skärpa klimatpolitiken, med utgångspunkt från slutsatserna i Riksrevisionens granskning.

Klimatpolitiskt ramverk

Som en övergripande åtgärd för att få långsiktighet, målstyrning och transparens i den svenska klimatpolitiken föreslår Miljöpartiet de gröna ett klimatpolitiskt ramverk enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket – med strikt budgetkontroll, långsiktiga mål, utsläppstak, budgetperioder och budgeteringsmarginal – för de svenska utsläppen av växthusgaser. Det klimatpolitiska ramverket bör ange tydliga regler för exempelvis hur uppföljning och redovisning ska ske. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Samtidigt måste ramverket medge utrymme för politiska prioriteringar och val av styrmedel samt vara flexibelt för oväntade händelser i omvärlden. Ett sådant regelverk finns sedan flera år i Storbritannien, och i Danmark finns liknande planer. Miljöpartiet söker ett brett politiskt samarbete kring ett sådant ramverk för Sverige.

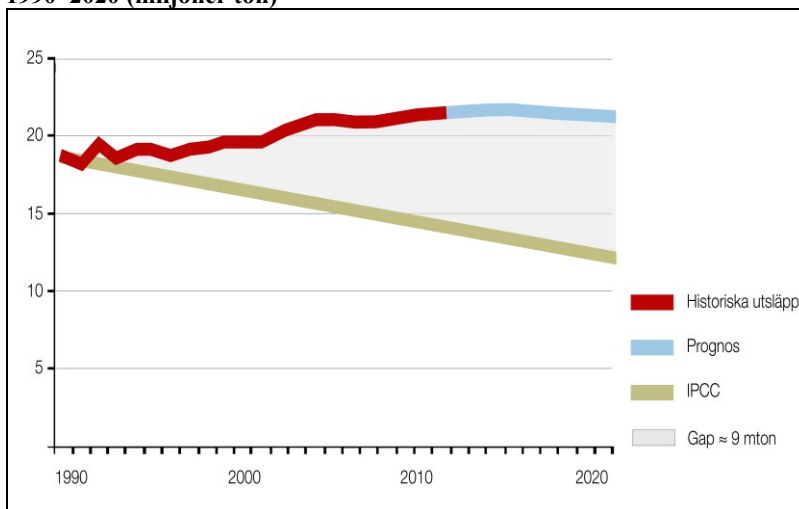
Detta ramverk skulle få stora konsekvenser för transportsektorn, vars klimatpåverkande utsläpp är orimligt stora. För att nå klimatmålen krävs en omprioritering av resurser från väg till järnväg och andra klimatsmarta transporter. I Trafikverkets Kapacitetsutredning finns en möjlighet att göra ett vägval till förmån för klimatet. Där finns konkreta åtgärder som gör det möjligt att minska fossilberoendet inom vägtransportsektorn med 80 procent till

⁷ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 28.

2030. För att nå dit krävs exempelvis investeringar i järnväg. Men det räcker inte. Det behövs också ekonomiska styrmedel som gör att flyg och vägtrafik med stor klimatpåverkan får betala för sig. På så sätt ökar också incitamenten att göra en verklig klimatomställning av transportsektorn.

Ett klimatpolitiskt ramverk skulle även bli ett svar på Riksrevisionens efterlysning av en ungefärlig utsläppsbanan⁸, som visar hur klimatpåverkan ska minska från år till år för att nå klimatmål på både lång och kort sikt. En ungefärlig utsläppsbanan är också något som efterfrågats av riksdagens miljö- och jordbruksutskott. Regeringen behöver därför sätta ett mål för hur mycket transportsektorns koldioxidutsläpp ska minska till 2020. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Bild 1. Utsläpp av växthusgaser i Sverige från transportsektorn 1990–2020 (miljoner ton)



Källa: Sveriges femte nationalrapport om klimatförändringar, Miljödepartementet, Ds 2009:63

Revidera den nationella planen utifrån klimatmål

Riksrevisionens granskning visar att den nuvarande nationella planen inte leder till att nå klimatmålen. I stället finns det mycket som talar för att den nuvarande planen leder till ökad klimatpåverkan, eftersom beräkningarna av dess klimatpåverkan är underskattade⁹.

Vi anser att det är helt orimligt att lägga 417 miljarder kronor på en plan som inte leder oss närmare en lösning på klimatfrågan. Riksrevisionen visar bl.a. hur väginvesteringarnas lönsamhet bygger på trafikökningar och koldioxidutsläpp som är svåra att förena med klimatmålen. Riksrevisionen konsta-

⁸ Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RiR 2012:7, s. 18.

⁹ Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, s. 13.

Fel! Okänt namn på

terar att om infrastrukturplaneringen skulle ha gjorts utifrån klimatmålen så skulle det ha gett en helt annan prioritering mellan väg och järnväg och mellan biltrafik och kollektivtrafik¹⁰.

Transportsystemet bidrar i dagsläget till en stor del av klimatproblemet. Så skulle det inte behöva vara. Med en offensiv politik där de klimatsmarta transportslagen prioriteras, på bekostnad av bilen, flyget och lastbilen, kan transporterernas utsläpp minska. Men det händer inte av sig självt. Det krävs politiska beslut som leder i rätt riktning.

Ett viktigt första steg är att göra ett omtag kring den nationella planen. Vi anser att den nuvarande planen 2010–2021 bör revideras så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Uppdatera klimatberäkningar

De beräkningar av koldioxidutsläpp som ligger till grund för den nationella planen är underskattade¹¹. Bland annat utgår planen från den s.k. EET-strategin som bl.a. förutsätter beslut om kilometerskatt/lastbilsskatt och höjning av koldioxidskatten. Men regeringen har inte tagit dessa beslut. Därför bygger planen på missvisande underlag. Utan dessa beslut blir lastbilstrafiken och biltrafiken större, och därmed även klimatpåverkan. Mycket riktigt *minskar* kollektivtrafikandelen med planen eftersom EET-strategin inte är aktuell att genomföra¹². Men om styrmedlen i EET-strategin däremot införs så ökar andelen resande med kollektivtrafik.

Beräkningarna tar inte hänsyn till effekterna av s.k. inducerad trafik, dvs. på vilket sätt ökad vägkapacitet skapar ny trafik¹³. På kort sikt handlar det om att man reser längre med bil och att färre väljer att åka kollektivt när det blir mer attraktivt att åka bil. På längre sikt genereras nya bilresor och allt fler skaffar bil. Effekterna är störst på längre sikt. När restiderna minskar med 10 procent ökar trafikarbetet på kort sikt med 3 till 5 procent. På längre sikt kan effekten bli så stor som 110 procent.

Riksrevisionen visar att planeringen även har utgått från optimistiska antaganden om minskad klimatpåverkan från elbilar och biodrivmedel som behöver justeras.

Vi anser att beräkningarna av klimatpåverkan från den nationella planen 2010–2021 bör uppdateras utifrån slutsatserna i Riksrevisionens granskning. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

¹⁰ Ibid, s. 57.

¹¹ Ibid. s. 13.

¹² Ibid. s. 83.

¹³ Ibid. s. 85.

Klimatstyrning av Trafikverket

Det är helt uppenbart att det behövs en tydligare styrning mot klimatmålen. Det innebär också att Trafikverkets uppdrag i att bidra till en minskad klimatpåverkan behöver preciseras. Under den period som regeringen suttit vid makten har utvecklingen gått åt andra hållet – styrningen har blivit allt svagare. Riksrevisionen drar slutsatsen att en konsekvens av att regeringen inte tydligt uttrycker hur infrastrukturplaneringen ska nå klimatmålen är att Trafikverket fortsätter att planera för koldioxidintensiva transportslag¹⁴. Det går stick i stäv med klimatmålen.

Vi vill se en tydligare klimatstyrning av Trafikverket. För det första behöver regeringen ge Trafikverket i uppdrag att genomföra åtgärder för att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. För det andra behöver Trafikverket få ett tydligt uppdrag att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot koldioxidintensiva transportslag, såsom flyg och bil. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Redovisa fördelning mellan väg och järnväg

Vi är positiva till ett transportslagsövergripande perspektiv i planeringen, eftersom det möjliggör en omprioritering av transportslag utifrån de transportpolitiska målen. Problemet är att det i praktiken inte slagit igenom och att regeringen i stället låste investeringsramen inför åtgärdsplaneringen så att minst 50 procent skulle gå till vägar, i ett regeringsbeslut i december 2008. Regeringen har inte heller redovisat den slutliga fördelningen av planeringsramen för riksdagen. Vi anser att det är en grundläggande information om planen som regeringen bör meddela riksdagen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Stockholm den 12 oktober 2012

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)

¹⁴ Ibid.