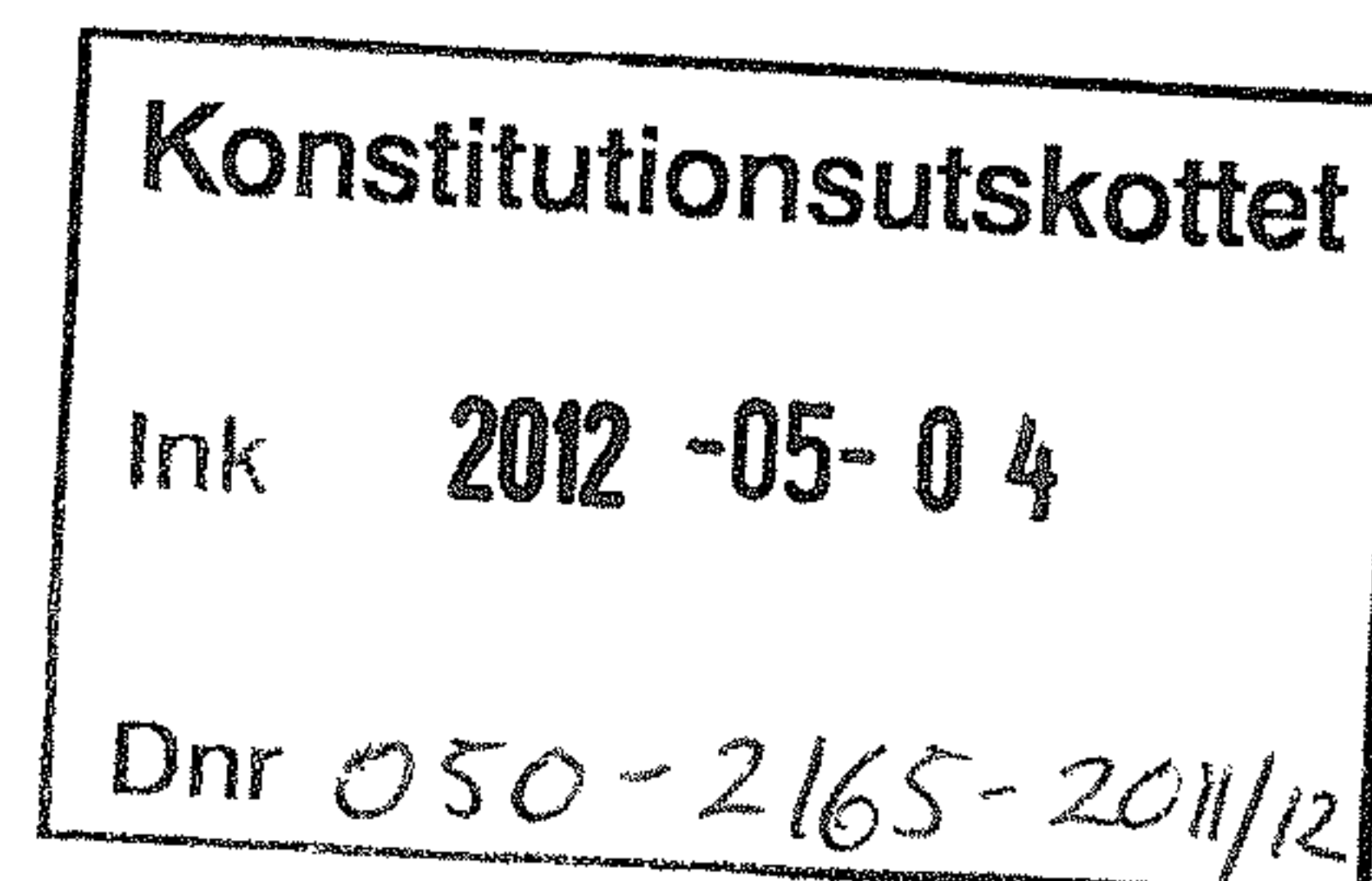




Stockholm 2012-05-03

Begäran om granskning av regeringens arbete för att nå klimatmålen med hjälp av infrastrukturplanering.

Riksrevisionen har i sin rapport "Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?"¹ studerat hur regeringen arbetat med den senaste infrastrukturplanen i förhållande till de av riksdagen uppsatta klimatmålen.

I rapporten finns flera intressanta uppgifter kring hur regeringen genom valda arbetsmetoder och hur man organiserat arbetet i övrigt snarast försvårat för ansvariga myndigheter att på ett ändamålsenligt sätt kunna bidra till att nå de av riksdagen uppsatta klimatmålen. Eftersom det handlar om en tioårig planeringshorisont får regeringens agerande långtgående konsekvenser för möjligheterna att klara klimatmålen. Detta blir politiskt mycket besvärande för regeringen.

Riksrevisionen konstaterar i rapporten att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen. Men revisionen menar att eftersom regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp blir rapporteringen till riksdagen inte transparent, konsistent, eller rättvisande utifrån klimatmålen.

En av Riksrevisionens slutsatser är att regeringens otydliga styrning av hur klimatmålen ska beaktas och trafikverkens tillämpning av prognosmodeller under åtgärdsplaneringen bidragit till underskattningen av koldioxidutsläppen.

Detta menar jag är allvarligt eftersom en rättvisande redovisning behövs för att riksdagen ska kunna fatta välgrundade infrastrukturbeslut.²

Riksrevisionen pekar på flera omständigheter som jag menar är konstitutionellt tveksamma. Jag vill här lyfta fram tre exempel.

Först handlar det om hur regeringen i direktiv inte gett Trafikverket förutsättningar för att kunna ta fram rätt underlag för sin planering. Så här skriver Riksrevisionen i sin rapport:

"I regeringens direktiv till trafikverken inför åtgärdsplaneringen 2010-2021 saknades uppgifter om vilken klimatpolitik regeringen planerade. I avsaknad av styrning valde trafikverken att utgå från att den så kallade EET-strategin, som innebar kraftfulla klimatstyrmedel för transportsektorn, skulle genomföras. Detta medförde att den nationella planens effekter analyserades i ett scenario med hälften så stor trafiktillväxt på väg jämfört med ett scenario utan klimatstyrmedel. EET-strategin innebar även en kraftig överflyttning av trafik till järnvägar i

¹ RiR 2012:7

² RiR 2012:7, sid. 113-114

prognosmodellerna. Att den nationella planen analyserades i ett sådant scenario bidrog paradoxalt nog till att planens effekter på koldioxidutsläppen underskattades.”³

När regeringens klimatproposition (2008/2009:162) antogs av riksdagen framkom att flera av de styrmedel för minskad klimatpåverkan som fanns med i EET-strategin inte skulle införas. Till ex. höjd koldioxidskatt och kilometerskatt för tung trafik. 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.⁴

Regeringen har heller inte gett riksdagen en rättvisande bild vilket gjort att riksdagens beslut enligt Riksrevisionen inte vara välgrundade:

”Trafikverket har tagit fram planeringsunderlag för transportsektorn där myndigheterna beskriver hur de långsiktiga klimatmålen kan nås utan att tillgängligheten i samhället försämras. Motsvarande underlag har tidigare tagits fram av Vägverket. I dessa underlag konstateras att fortsatt ökande vägtrafik är svår att förena med riksdagens klimatmål. Varken regeringen eller trafikverken har dock samordnat planeringsunderlagen med utgångspunkter som styrde infrastrukturplaneringen.

Om infrastrukturplaneringen skulle genomföras med utgångspunkt att klimatmålen ska nås skulle det sannolikt påverka vilka investeringar som blir lönsamma, vilket regeringen inte rapporterat till riksdagen.”⁵

Riksrevisionen visar i sin rapport att koldioxidutsläppen underskattats i flera led. Det är självfallet så att riksdagens beslut som baseras på förslag från regeringen måste vara så korrekt som möjligt. Regeringen har i sitt arbete med infrastrukturplanering att beakta de klimatmål riksdagen satt upp. I detta fall ser det snarare ut som om man, medvetet eller omedvetet, vilselett riksdagen och därmed fått ett beslut kring infrastrukturplanen som är svårförenligt med klimatmålet. Det underlag från myndigheterna som regeringens uppgifter bygger på är enligt Riksrevisionen underskattad på flera punkter:

- Ny infrastruktur leder till nya destinationspunkter vilket ökar efterfrågan på transporter och ökar utsläppen. Denna s.k. inducerade efterfrågan är inte med tillfullo i regeringens prognoser.
- I prognosen för godstransporterna beaktas nya investeringar i järnväg men inte de nya väginvesteringar som ingick i de nationella planen.
- Uppskattningen av andelen bilar med låga koldioxidutsläpp är mycket optimistisk jämfört med resultaten från aktuell forskning. Även bilinnehavet underskattas.
- De höjda banavgifterna för järnväg leder till ökad efterfrågan på vägtransporter vilket inte analyserats

³ RiR 2012:7, sid. 115-116

⁴ RiR 2012:7, sid. 78-79

⁵ RiR 2012:7 sid. 114-115

Jag vill därför att konstitutionsutskottet granskar regeringens hantering av infrastrukturplaneringen utifrån de brister som Riksrevisionen tagit upp och som jag pekar på i min anmälan.

Matilda Ernkrans

Matilda Ernkrans