

Skattebetalarna svartmålar klimatpolitiken

Med felaktigheter och halvsanningar försöker Skattebetalarnas förening genom slöseriombudsmannen Johan Gustafsson svartmåla regeringens viktiga energi- och klimatinvesteringar i Dagens industri (22/1).
Bakgrunden till Gustafssons artikel är Riksrevisionens nyligen publicerade rapport om ett av regeringens stora klimatinvesteringsprogram, Klimatklivet. Riksrevisionens övergripande slutsats är att Klimatklivet i stora delar har genomförts på ett effektivt sätt, men att det funnits vissa brister. Gustafsson väljer dock att feltolka rapporten.

Exempelvis påstår han att nästan hälften av åtgärderna som fått stöd via Klimatklivet skulle ha genomförts ändå. Detta är helt fel. Av Riksrevisionens enkät anger färre än tio procent av de som fått stöd beviljat att de hade genomfört projektet i full skala, även utan stöd från Klimatklivet. I en del fall hade projektet genomförts utan stöd, men i mycket mindre skala, vilket hade lett till mindre utsläppsminskningar.

Vidare konstaterar Riksrevisionen att förbättringar av stödet redan har genomförts. Villkoren för stödet har ändrats så att ännu färre utbetalningar görs till projekt som hade genomförts även utan stöd. Även korrigeringar för att förbättra uppföljning och utvärdering har genomförts.



SIFFERTRIXANDE. Lorentz Tovatt (MP) svarar på Johan Gustafssons kritik mot satsningarna på Klimatklivet.

Man har också låtit konsultföretaget WSP göra en extern utvärdering, som pekade på att Klimatklivet spelar en viktig roll i klimatpolitiken som komplement till andra styrmedel, såsom skatt på utsläpp. Med allt detta sagt finns det alltid förbättringspotential. Därför står det i januariavtalet mellan S, MP, C och L att stödet ska fortsätta utvecklas och effektiviseras under mandatperioden.

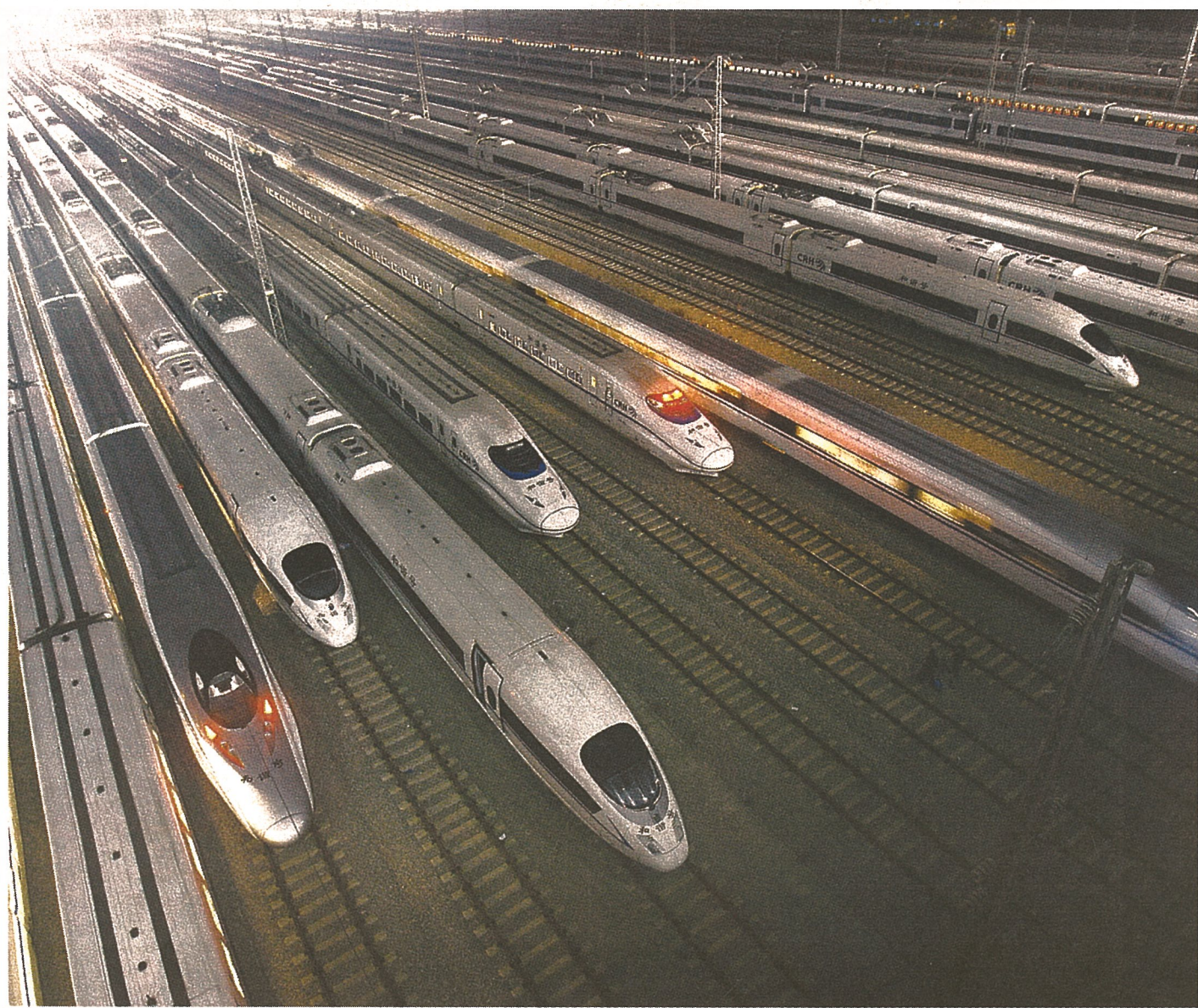
Slutligen är det inte korrekt, som Gustafsson påstår, att solet är mer klimatskadlig än den nordiska elmix som finns i vårt vägguttag. Det skiljer mellan 25 och 75 koldioxidkvivalenter per kWh. Dessutom syftar solcellsstödet främst till att nå det blocköverskridande målet om 100 procent förnybar elproduktion. För att nå detta mål är det nödvändigt med ett solcellsstöd under några år medan tekniken mognar, för att sedan successivt fasas ut.

Johan Gustafssons agenda lyser verkligen igenom. Den är uppenbarligen inte att minska utsläppen maximalt. I så fall hade han föreslagit alternativa användningsområden för pengarna, eller åtminstone det som nationalekonomer är mest eniga om: en rejäl koldioxidskatt.

Men inget av detta lyfter han i sin artikel. Därför går det inte att dra någon annan slutsats än att han framför allt är intresserad av att svartmåla klimatarbetet.

LORENTZ TOVATT
klimatpolitisk talesperson (MP)

Överenskommelsen mellan S, MP, C och L slår fast att stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och finansieringsdiskussionerna återupptas. För en så omfattande investering räcker inte Trafikverkets investeringsbudget, skriver företrädare för fyra handelskamrar.



KORTSIKTIGT. Trafikverkets egna utredningar visar att den totala kostnaden under banornas livslängd blir betydligt lägre om järnvägen byggs för den högre hastigheten 320 km/h än för 250 km/h. Ändå föreslår Trafikverket den lägre hastigheten då investeringskostnaden blir något lägre, skriver artikelförfattarna.

FOTO: AP

Låna till snabbtågen

Det har framförts kritik mot att uppgörelsen mellan S, MP, C och L innehåller för många utredningar. Den kritiken gäller dock inte de nya stambanorna, där det genom Sverigeförhandlingen redan finns ett mycket gediget utredningsmaterial med färdiga förslag att utgå ifrån.

Det är av yttersta vikt att finansieringsdiskussionerna nu återupptas snarast möjligt med det uttalade målet att de ska resultera i ett snabbt färdigställande av de nya stambanorna för höghastighetståg, som Sverige är i stort behov av. Kapacitetsbrist på den befintliga järnvägen, klimathot, växande befolkning, möjlighet att knyta ihop städer och regioner och därmed bättre förutsättningar för näringslivet att skapa tillväxt, är några skäl till detta.

Att bygga nya stambanor inom ramen för traditionell anslagsfinansiering skulle ge en byggtid på närmare 70 år och ändå riskera att tränga undan andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar. Det är inte acceptabelt och innebär dessutom ökade byggkostnader, därmed skjuts de fulla nyttorna på framtiden.

En så pass stor och omdanande

investering som nya stambanor för höghastighetståg kräver en alternativ finansiering där de förmodade lånekostnaderna inte tas från Trafikverkets investeringsbudget. Även för kommunernas fysiska planering är det viktigt att färdigställandet påskyndas. Det är inte rimligt att de ska vänta i 50 år på besked om när och var järnvägen ska dras och under tiden hålla flera tänkbara korridorer öppna – när vi också behöver bygga bostäder.

”En så omdanande investering kräver en alternativ finansiering.”

Hösten 2018 publicerade Trafikverket ett positionspapper som visar deras inriktning gällande nya stambanor. Där tillmäts avtalen som den av regeringen utsedda Sverigeförhandlingen tecknade med kommunerna längs den planerade höghastighetsjärnvägen inget värde. Ingångna avtal om centrala eller centrumnära stationslägen bortses ifrån. I stället vill Trafikverket i första hand prioritera externa stationslägen.

En studie från KTH från 2018 slår

bland annat fast att centrala stationer, i jämförelse med externa stationer ger fler tåg- och kollektivtrafikresenärer, fler bostäder och verksamheter i anslutning till stationen och större positiva effekter för miljö och hälsa. Men det är dyrare att bygga en station i en stad än på en åker utanför samma stad.

Regeringen måste ge Trafikverket tydligare styrning gällande de nya stambanorna. Det gäller inte minst vilken maxhastighet de ska byggas för. Trafikverkets egna utredningar visar att den totala kostnaden under banornas livslängd blir betydligt lägre om järnvägen byggs för den högre hastigheten 320 km/h än för 250 km/h. Ändå föreslår Trafikverket den lägre hastigheten då investeringskostnaden blir något lägre.

Den lösningen banar inte bara väg för långsammare tåg, utan också högre underhållskostnader för kommande generationer.

**STEPHAN MÜCHLER
JOHANNA PALMÉR
JOHAN TROUVÉ
HELENA ZAR WALLIN**

vd Sydsvenska Handelskammaren
vd Östsvenska Handelskammaren
vd Västsvenska Handelskammaren
vd Handelskammaren Jönköping

Di Vet du mer i ämnet?

Mejla din replik till debatt@di.se