

Motion till riksdagen 2011/12:T11

av Siv Holma m.fl. (V)
med anledning av prop. 2011/12:118

Planeringssystem för transportinfrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fyrstegsprincipen ska tillämpas i lagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att budgetlagen ska ändras så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip för investeringar i transportinfrastruktur.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 17 kap. 1 och 5 §§.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utöka Naturvårdsverkets rätt att överklaga infrastrukturbeslut till att även gälla banlagen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med lagförslag om att det alltid ska upprättas en miljökonsekvensbeskrivning även om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
6. Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken i de delar det avser 7 kap. 11 a §.

Inledning

Propositionen innehåller förslag om att göra den fysiska planeringen av transportinfrastruktur i en sammanhållen planeringsprocess i stället för dagens process i flera steg samt om att göra en förberedande studie inom ramen för den långsiktiga ekonomiska planeringen. Regeringen föreslår även förenklade förfaranden på flera områden i planeringssystemet och att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vissa vägar och järnvägar enligt miljöbalken avskaffas. Dessutom föreslås att bygglov ska krävas i färre fall och att fastig-

Fel! Okänt namn på

hetsägare ska få större möjlighet att få sin fastighet inlöst tidigare i planeringsprocessen. Propositionen föreslår också en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan vara uppbyggda och bedömningar av hur systemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen. I propositionen föreslås ändringar i bl.a. väglagen, lagen om byggande av järnväg, miljöbalken och plan- och bygglagen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

Förenkla utan att miljöhänsyn och inflytande brister

Vänsterpartiet delar vissa delar av regeringens bedömningar om behovet av förenklingar i planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur och anser att propositionen innehåller förslag som är motiverade. Vi menar dock att ett flertal förslag i propositionen innebär försämringar för miljöskydd, rättssäkerhet och demokratiskt inflytande.

Upphöj fyrstegsprincipen till lag

Riksdag och regering har vid olika sammanhang lyft betydelsen av att åtgärder i transportsystemet analyseras och prioriteras utifrån fyrstegsprincipen. I första hand ska åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. I andra steget ska åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur vidtas. Tredje steget innebär förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur. Det fjärde och sista steget innebär åtgärder som tar ny mark i anspråk, t.ex. nya ban- eller vägsträckningar eller större ombyggnadsåtgärder.

I propositionen konstateras att det sedan ett tiotal år förutsatts att analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder i infrastrukturplaneringen görs utifrån fyrstegsprincipen. Vänsterpartiet menar att fyrstegsprincipen ger goda förutsättningar för ett systemtänkande med ekologiska och ekonomiska fördelar. Redan 2004 pekade Riksrevisionen dock på tydliga brister när det gäller tillämpningen av fyrstegsprincipen, och vår bedömning är att brister i efterlevnaden kvarstår. I propositionen saknas dock förslag på tydliga styrmedel för att åtgärda detta problem. Regeringen bedömer i propositionen att ”den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen”. För att uppnå tillämpning av fyrstegsprincipen menar vi att det krävs att den upphöjs till lag. Regeringen bör därför återkomma med förslag på att det i väglagen, lagen om byggande av järnväg samt plan- och bygglagen bör ingå en bestämmelse om att fyrstegsprincipen ska tillämpas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Lånefinansiering för hållbart transportsystem

Regeringen gör i propositionen bedömningen att användningen av alternativ finansiering behöver kunna variera över tid. Dessutom bedömer regeringen att alternativ finansiering av infrastrukturobjekt bör ges en tydlig koppling till det nya systemet för årlig ekonomisk planering. Vänsterpartiet vill med anledning av detta tydliggöra bristerna med den nuvarande finansieringen av infrastruktur.

Budgetlagen föreskriver att investeringar i infrastruktur, fastigheter m.m. i normalfallet ska finansieras via anslag i statsbudgeten. Detta innebär att investeringarna bokförs som kostnader i statsbudgeten i takt med att utgifterna uppstår. Konsekvensen av detta förfaringssätt är att kostnaderna för investeringar i infrastruktur direktavskrivs. Vi menar att detta är ett märkligt förfaringssätt. En investering i infrastruktur är något som konsumeras över en lång tidsperiod. Därför är det en rimligare ordning att kostnaden fördelas över dess livslängd.

Sättet som staten redovisar infrastrukturinvesteringar blir särskilt problematiskt i kombination med systemet med utgiftstak. Kombinationen av smått tilltagna utgiftstak och infrastrukturinvesteringar som direktavskrivs innebär att investeringar får konkurrera om utrymmet under utgiftstaken med löpande utgifter som sjukpenning, barnbidrag m.m. Detta riskerar att leda till att viktiga samhällsinvesteringar inte kommer till stånd eller skjuts på framtiden.

Vänsterpartiet menar att staten, i likhet med vad som är fallet i kommuner och företag, bör införa en investeringsbudget där man bokför kostnaderna för investeringarna genom avskrivningar. Förslaget innebär att staten kan fördela investeringskostnaderna över hela investeringens livslängd. Syftet med förändringen är att öka de statliga investeringarna för att kunna möta de stora utmaningar vi ser framför oss. Detta gäller inte minst frågan om att ställa om samhället i en för klimatet hållbar riktning. Frågan om att ändra redovisningsprinciperna för vissa av statsbudgetens utgifter och ändamål är komplicerad och måste naturligtvis föregås av en grundlig parlamentarisk utredning. Men det är rimligt att låta undersöka hur staten kan införa ett avskrivningsreglemente av samma slag som finns i kommuner och landsting. Regeringen bör ges i uppdrag att ändra budgetlagen så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip för investeringar i transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Med ökad lånefinansiering skulle resurser frigöras och nuvarande effektivitetsförluster genom medfinansiering från kommuner och privata aktörer undvikas. Vi delar remissinstansen Småkoms bedömning ”att ökat lokalt inflytande över den nationella och infrastrukturinriktade planeringen aldrig kan motiveras efter förmågan att kunna ge kommunala bidrag till statliga ansvarsområden.”

Med finansieringslösningar genom offentlig-privat samverkan (OPS) sker en glidning i inflytande och kontroll över infrastruktursatsningar. Även om staten i sista hand faller avgörande för vilka investeringar som blir OPS, kommer privata aktörer att trycka på för vissa projekt. Tid, resurser och kostnader för upphandlingsprocessen ”stjäl” utrymme från projekt som inte är lika

Fel! Okänt namn på

intressanta för privata aktörer. Medborgare, medier och folkvalda har dessutom inte någon som helst insyn i privata företags verksamheter, till skillnad från vad som gäller inom den statliga eller kommunala sfären. Vänsterpartiet menar att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas med öppen insyn i verksamheten.

Bevara den obligatoriska tillåtlighetsprövningen

Regeringen föreslår att den nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar som omfattas av vissa kriterier i miljöbalken avskaffas. I stället ska regeringen årligen underrättas av Trafikverket om sådana vägar och järnvägar som bör bli föremål för regeringens tillåtlighetsprövning enligt bestämmelserna i miljöbalken. Vänsterpartiet menar att detta riskerar att försvaga både miljöskydd och rättsäkerhet och att miljöprövningen på sikt bör göras av en oberoende prövningsinstans, t.ex. mark- och miljödomstol. Dagens ordning är att föredra framför regeringens förslag och förslaget bör därför avslås. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stärk Naturvårdsverkets rätt att överklaga

Regeringen föreslår att Naturvårdsverkets rätt att överklaga beslut enligt väglagen ska tas bort. I nuvarande lagstiftning har myndigheten rätt att överklaga enligt väglagen, men inte enligt banlagen. Regeringens bedömning är att länsstyrelserna har att bevaka och samordna statens intressen. Vänsterpartiet menar att förslaget innebär en försvagning av miljöskyddet. Naturvårdsverket är den myndighet som ska vara samlande för miljöarbetet i Sverige och som har bäst förutsättningar att bevaka nationella miljöintressen med suveränitet. Det är mycket sällan som Naturvårdsverket har överklagat men för miljöskyddet och naturvården bör denna möjlighet finnas för en central myndighet. I likhet med Transportinfrastrukturstyrelsens förslag bör Naturvårdsverket ges rätt att överklaga beslut enligt banlagen på motsvarande sätt som gäller enligt väglagen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Försvaga inte krav på miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Regeringen föreslår att om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning. MKB bör alltid upprättas då det är svårt att bedöma projektens miljöpåverkan

Fel! Okänt namn på

i ett tidigt skede. Dessutom är bedömningen av vad som är ”betydande” miljöpåverkan inte enhetlig mellan länsstyrelserna vilket ytterligare motiverar att förslaget avslås. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Behåll generellt biotopskydd

Regeringen föreslår att förbuden inom generellt skyddade biotopskyddsområden inte ska gälla byggande av allmän väg eller järnväg enligt en fastställd väg- eller järnvägsplan. Vidare föreslås att samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte ska behövas för de typer av åtgärder som anges i fastställd väg- eller järnvägsplan.

Biotopskyddsområden är speciella livsmiljöer för växter och djur och gäller t.ex. alléer, källor med omgivande våtmark, småvatten och våtmarker samt odlingsrösen. Förslaget riskerar att ytterligare bidra till den utarmning av biologisk mångfald som redan pågår. Det generella biotopskyddet ska fortsatt gälla och intrång ska prövas enligt miljöbalken. Riksdagen bör därför avslå regeringens förslag till ny lydelse av miljöbalken i den del som föreslår att ta bort det generella biotopskyddet vid väg- och järnvägsbyggen.

Stockholm den 5 april 2012

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)