

Motion till riksdagen 2012/13:T18

av Stina Bergström m.fl. (MP)
med anledning av skr. 2012/13:131

Riksrevisionens rapport om statens satsningar på transportinfrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphöja fyrstegsprincipen till lag.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tydligare riktlinjer för fyrstegsanalyser och extern kvalitets-säkring av stora infrastruktursatsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om större resurser i den nationella infrastrukturplanen för steg 1- och steg 2-åtgärder, i enlighet med fyrstegsprincipen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att styrmedelsanalyser bör ligga till grund för planeringen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motiv och ändamål med infrastruktursatsningar bör redovisas mer transparent.

Motivering

Vi instämmer i Riksrevisionens övergripande kritik mot statens satsningar på transportinfrastruktur. Riksrevisionens huvudsakliga slutsats är att regeringen inte använder statens resurser på ett effektivt sätt, bl.a. på grund av brister i planeringen, att transporterna är underprissatta och att infrastrukturobjektens nyttor ofta överskattas medan kostnaderna underskattas. Dessutom saknas systematisk uppföljning. Riksrevisionens analys visar att de risker som detta innebär är mycket allvarliga. En sådan överhängande risk är att det inte är de mest effektiva åtgärderna som väljs ut och genomförs. Eftersom det många gånger handlar om miljardinvesteringar i infrastruktur som kommer att påverka samhällets utveckling och struktur i decennier, ja till och med hundratal år framöver, är det särskilt allvarligt. En annan konsekvens av detta blir

Fel! Okänt namn på

att andra mer effektiva, men politiskt obekväma, åtgärder skjuts på framtiden. Det är inte en ansvarfull politik vare sig för dagens eller för framtidens medborgare.

Vi är inte minst kritiska till de brister som Riksrevisionen belyser i fråga om tillämpning av fyrstegsprincipen, som är avgörande för att få till stånd både ett ekonomiskt och ett miljömässigt hållbart transportsystem. Fyrstegsprincipen innebär att man vid infrastrukturplanering i första hand ska pröva åtgärder som minskar transportbehoven eller transportsätten. I andra hand ska man pröva hur det befintliga transportsystemet kan utnyttjas effektivare. Först därefter ska åtgärder i form av om- och tillbyggnad övervägas och inte förrän i sista hand ska nybyggnad av infrastruktur prövas.

Regeringen slirar i sin argumentation kring fyrstegsprincipen när den t.ex. hänvisar till att Stockholmsöverenskommelsen innehåller styrmedel, och att det i sig skulle vara ett bevis på att fyrstegsprincipen tillämpas. Att alla fyra steg genomförs "parallellt" är förstas en nödvändighet om man ser det ur ett nationellt makroperspektiv. Men att motivera stora motorvägssatsningar med att vi samtidigt inför trängselskatter är helt fel väg att gå. Då får vi två åtgärder som styr mot varandra i stället för att vara ömsesidigt stödande.

Poängen med fyrstegsprincipen är just att den ska komma in i den initiala fasen av ett projekt, och faktiskt ställa frågan om investeringar är nödvändiga över huvud taget. Trängselskatter kan göra att stora väginvesteringar blir helt onödiga. I Trafikverkets underlag kring Förbifart Stockholm saknas t.ex. analyser för hur trafikutvecklingen skulle bli med trängselskatt på Essingeleden, men utan byggnation av Förbifart Stockholm. Detta är ett väldigt konkret exempel på hur fyrstegsprincipen rundas i praktiken.

Gör fyrstegsprincipen till lag

Vi anser att fyrstegsprincipens roll och status behöver tydliggöras i planeringen. Detta skulle snabba på processen, spara resurser och samtidigt öka miljöskyddet.

Principen nämns ofta men alltför lite tid och kraft läggs på steg 1- och 2-åtgärder, dvs. att kolla alternativen ordentlig innan man börjar bygga. Politiker och andra har ofta redan i förväg ställt in sig på att bygga en ny väg eller järnväg och fyrstegsprincipen tas inte på allvar i planeringen.

Miljöpartiet anser därför att fyrstegsprincipen bör upphöjas till lag. Vi föreslår att riksdagen uppdrar åt regeringen att utreda och föreslå en sådan lagändring. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Vi anser även att Riksrevisionens förslag om att skapa tydligare riktlinjer för fyrstegsanalyser är oerhört viktigt och bör genomföras. Förslaget innebär mer reglerade fyrstegsanalyser, där redovisning av hur alternativa lösningar utretts är tvingande, samt extern kvalitetssäkring av dessa analyser. I dagsläget är tillämpningen av fyrstegsprincipen oftare en pappersprodukt än ett reellt verktyg för förändring. Därför kräver denna typ tydligare riktlinjer för tillämpning. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Vi ser också en stor brist i att det saknas finansiering till steg 1- och steg 2-åtgärder i den nationella planen. På så sätt blir planen självuppfyllande; i och med att det främst finns pengar för ombyggnader och investeringar (steg 3- och steg 4-åtgärder) så är det också denna typ av åtgärder som kommuner och regioner fokuserar på. Riksrevisionen pekar också på att det finns en konflikt i att regeringen å ena sidan ökar andelen medfinansiering och å andra sidan har skrivningar om att fyrstegsprincipen ska följas. Medfinansieringen leder till att framför allt nyinvesteringar gynnas, i motsats till fyrstegsprincipen där denna typ av åtgärder ska övervägas i sista hand.

För att få igång ett mer strategiskt och omfattande arbete kring styrmedel, mobility management och andra typer av steg 1- och steg 2-åtgärder krävs att staten också bidrar till finansieringen i större utsträckning än i dag. Vi anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheten att omfördela medel inom den nationella infrastrukturplanen till förmån för steg 1- och steg 2-åtgärder, som en del av åtgärdsplaneringen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Styrmedelsanalyser i åtgärdsplanering

Riksrevisionen pekar på att samtliga trafikslag bör bära sina marginalkostnader, t.ex. för slitage och miljöpåverkan. Vi delar denna bedömning, och anser också att prissättningen likväl som investeringarna behöver leda till att vi når klimatmålen och andra miljömål.

Riksrevisionen pekar på att regeringen inte har efterfrågat underlag från Trafikverket som visar hur olika trafikproblem skulle kunna lösas med prissättning eller andra styrmedel. Detta innebär att många möjliga och effektivare lösningar inte ens kommer upp på bordet. Vi anser att förslaget om att låta styrmedelsanalyser finnas med som underlag för åtgärdsplaneringen är utmärkt och bör genomföras. Analyserna bör ligga till grund för åtgärder inom fyrstegsprincipens första steg och ligga till grund för efterföljande åtgärdsplanering. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Regeringen menar att ”en rättvis och effektiv prissättning av transporter är viktig och kräver fortsatt arbete”. Samtidigt finns flertalet underlag från Trafikverket som pekar på behov av att införa olika styrmedel – höjning av koldioxidskatt, införande av km-skatt för tunga lastbilar m.m. – där regeringen är passiv. Exempelvis Trafikverket har på ett föredömligt sätt redogjort för vilka beslut och åtgärder som krävs för att minska transporterens utsläpp med 80 procent till 2030. En stor del av arbetet är alltså redan gjort, vad som främst saknas är politisk handlingskraft och vilja.

Större transparens i beslut om infrastruktur

Vi håller med regeringen om att man inte kan se ensidigt på samhällsekonomiska kalkyler för att göra prioriteringar av åtgärder. Samtidigt kan man konstatera att det finns objekt i den befintliga planen där både den samhällsekonomiska kostnaden beräknas vara negativ och miljöpåverkan är stor. Det blir

Fel! Okänt namn på

då svårt att förstå vad som då ligger till grund för bedömningen att projektet ändå bör genomföras.

Riksrevisionen pekar på just brister i fråga om transparens och tydlighet. Detta leder till allvarliga konsekvenser; allmänheten och riksdagen får inte rättvisande information eftersom det är ett stort glapp mellan fastlagda principer och den praktiska tillämpningen. Riksrevisionens förslag om att redovisa motiv och ändamål med infrastruktursatsningar mer transparent är därför ett viktigt steg. Vi anser därför att regeringen bör initiera ett sådant arbete. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Stockholm den 18 april 2013

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)