

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2016-05-03
Besvaras senast
2016-05-23

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:624 Hållbar utveckling i infrastrukturplaneringen

Samhällsekonomiska analyser är ett viktigt verktyg för att bestämma vilka infrastruktursatsningar som ska prioriteras. Det finns inte någon samlad analys från ansvariga myndigheter om hur de samhällsekonomiska analyserna ska spegla hållbar utveckling. Endast vissa ambitioner och åtgärder för att väva in och belysa hållbar utveckling finns. Det är dock inte tillräckligt i dag för att ge ett bra resultat i trafikplaneringen.

Inom nationalekonomisk teori menar man att människor prioriterar behovstillfredsställelse som ligger nära i tiden. Därför arbetar man med en hög diskonteringsränta i de samhällsekonomiska analyserna. En hög diskonteringsränta innebär att man värderar nyttor i framtiden lågt.

De samhällsekonomiska analyserna som görs vid trafikplaneringen har av vissa forskare och debattörer kritiserats för att förenkla en komplex verklighet och för att tidsperspektivet är kort. Andra har ifrågasatt den värdering av koldioxid som tillämpas och menar att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolymer som sannolikt inte går att förena med klimatmålen.

Alla partier i trafikutskottet har gemensamt pekat på att det skulle behöva definieras vad hållbar utveckling står för i transportplaneringen och att långsiktiga mål borde inrymmas i analysverktygen.

I beslutsfattandet är det redan alltför lätt att lägga för stor vikt vid det näraliggande och det som är lätt att mäta. Med tanke på den samhällsstrukturerande betydelse som väg- och järnvägsbyggen får, samt hur länge vägar och järnvägar används, är det motiverat med nya infallsvinklar på hur den samhällsekonomiska analysmodellen ska utvecklas i syfte att ge beslutsunderlaget miljönytta och långsiktig hållbarhet.

Ett exempel på där de samhällsekonomiska analyserna har slagit fel är att slussarna i Trollhätte kanal, som behövs för en fungerande inre sjöfart, ej renoverades på grund av beräkningar som visade på att det skulle ge staten mindre dieselskatteintäkter om mer gods transporterades med sjöfart i stället för lastbil.

Generellt uppvärderas också bilresor gentemot tågresor i analyserna. Detta har

resulterat i att vägprojekt har tenderat att prioriteras i Sverige. Dessa analysverktyg är en anledning av flera till att bilresor prioriterats upp gentemot resor med järnväg. Om vi ska nå klimatmålen måste vi komma till rätta med detta. Inte minst i framtagandet av nästa infrastrukturplan. Klimatmålen i nästa infrastrukturplan måste vara tydliga om vi ska minska klimatutsläppen i tid. Trafikverket och utredningen om en fossilfri fordonstrafik pekar på att bilismen måste minska och vi måste jobba på flera fronter. Enligt utredningen om en fossilfri fordonsflotta når vi inte klimatmålen med endast teknikutveckling, utan det kommer även att behövas en annan prioritering av infrastruktur. Genomförande av samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder behöver kombineras med styrmedel som styr resor och transporter mot minskade utsläpp.

Av denna anledning vill jag fråga statsrådet Anna Johansson:

1. Avser statsrådet att vidta åtgärder för att analysverktygen utvecklas på Trafikverket för att i högre grad beakta de långsiktigt hållbara alternativen i kommande planperiod 2018–2029?
2. Avser statsrådet att agera för att långsiktig ekologisk hållbarhet definieras i detta arbete?
3. Är det statsrådets bedömning att de åtgärder i transportsystemet som i dag först genomförs är de som är samhällsekonomiskt lönsamma och samtidigt bidrar till minskade utsläpp?

.....

Emma Wallrup (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors