

## Motion till riksdagen 2018/19:3054

av **Jens Holm m.fl. (V)**

### med anledning av skr. 2018/19:76 Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen

---

#### 1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket vad som menas med att myndigheten ska genomföra en stegvis prövning vid åtgärdsval och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen på lämpligt sätt bör säkerställa att Trafikverket ställer samma krav på aktualitet för åtgärdsvalsstudier (ÅVS) som för samlade effektbedömningar (SEB) när dessa utgör underlag för åtgärdsval som ingår i den nationella planen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att förbättra fyrstegsprincipens tillämpning genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## 2 Bakgrund

Regeringen redovisar i skrivelsen sin bedömning av de iakttagelser och slutsatser som Riksrevisionen har gjort i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) samt vilka åtgärder som regeringen vidtagit med anledning av rapporten.

## 3 Fyrstegsprincipen bör tillämpas för hållbara lösningar

Staten investerar ca 25 miljarder kronor årligen i ny transportinfrastruktur. Beslut om investeringar fattas inom ramen för trafikslagsövergripande planering, som bygger på att de mest samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningarna ska genomföras. Större investeringar som ska genomföras ligger i den nationella tolvåriga plan som revideras vart fjärde år. Besluten för investeringarna ska föregås av en selektionsprocess enligt fyrstegsprincipen som är den modell som enligt staten bör användas för att analysera åtgärdsval.

Första steget i fyrstegsprincipen handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Hit hör t.ex. parkeringsavgifter och resfria möten. Andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, t.ex. busskörfält eller ökad turtäthet. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Vänsterpartiet anser att fyrstegsprincipen, rätt tillämpad, är ett mycket betydelsefullt planeringssätt för att uppnå ett transportsystem som är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart.

## 4 Riksrevisionen kritisk

Riksrevisionen har granskat Trafikverkets arbete med att tillämpa fyrstegsprincipen vid planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Regeringen har uttalat att den formella fysiska planeringen bör föregås av en studie som innebär en förutsättningslös trafikslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Trafikverket benämner dessa studier för åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En ÅVS utgör det viktigaste underlaget för åtgärdsval inom Trafikverket, tillsammans med en s.k. samlad effektbedömning (SEB) där en investerings samlade nyttor och kostnader bedöms.

Riksrevisionens övergripande slutsats är att regeringens och Trafikverkets styrning inte stöder ett trafikslagsövergripande arbetssätt. Riksrevisionens bedömning är att Trafikverkets åtgärdsval sällan är utformade så att en prövning sker förutsättningslöst så att lösningen kan finnas inom olika trafikslag. Bristerna anses i de flesta fall finnas på vägen eller järnvägen i fråga. Sammantaget gör Riksrevisionen bedömningen att det trafikslagsövergripande perspektivet inte har fått tillräckligt genomslag inom Trafikverkets organisation och att regeringen inte har gett Trafikverket tillräcklig vägledning kring hur begreppet trafikslagsövergripande ska tolkas i praktiken.

Enligt Riksrevisionen har bristbeskrivningarna i ÅVS:erna genomgående en koppling till de transportpolitiska målen. Trafikverket har brutit ned de transportpolitiska målen till sex s.k. leveranskvaliteter. Bristande säkerhet, bristande kapacitet och bristande användbarhet (tillgänglighet) är de vanligaste bristerna i ÅVS:erna. Enligt Riksrevisionen är dock de övriga leveranskvaliteterna – punktlighet, robusthet samt miljö och hälsa – sällan angivna som huvudbrister. Riksrevisionen menar att leveranskvaliteterna inte är anpassade för att analysera brister på operativ nivå och att Trafikverket därför behöver utveckla arbetet med leveranskvaliteterna.

Riksrevisionen konstaterar även att det är få ÅVS:er som innehåller kvantitativa samhällsekonomiska beräkningar som stöd för åtgärdsvalet. Man efterlyser därför kvantitativa beräkningar av olika alternativ när det gäller större och dyrare åtgärder där dessa ställs mot billigare i enlighet med fyrstegsprincipen. Riksrevisionen menar att Trafikverket har bra förutsättningar att göra sådana samhällsekonomiska beräkningar.

Riksrevisionen ser även ett antal ytterligare brister i ÅVS:erna. Kvaliteten på kostnadsbedömningarna i ÅVS:erna är otillfredsställande. De utmynnar inte heller i tydliga förslag till åtgärder, och närmare hälften av alla ÅVS:er innehåller inte heller förslag till finansiering. Riksrevisionen ser också behov av att åtgärder av underhållskaraktär ska innehålla beskrivning av hur föreslagna åtgärder förhåller sig till aktuell underhållsplan.

Riksrevisionen har även granskat ett antal projekt med byggstart tidigast 2024 som finns med i den nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029. Man har där funnit att Trafikverket ibland baserar åtgärdsval till den nationella planen på äldre underlagsmaterial, framtaget med metodik där fyrstegsprincipen inte tydligt varit ledande. Riksrevisionen anser därför att det finns starka skäl att ställa samma krav på aktualitet för såväl ÅVS:er som för samlade effektbedömningar när de är underlag för åtgärdsval i nationella planen.

## 5 Regeringen bör vidta åtgärder

Av skrivelsen framgår att regeringen anser att Trafikverket har tillräckliga direktiv samt att myndigheten redan har påbörjat ett omfattande utvecklingsarbete. Regeringen ser därför inga skäl att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av Riksrevisionens rekommendationer.

Vänsterpartiet delar inte regeringens bedömning att åtgärder inte behöver vidtas med anledning av Riksrevisionens rekommendationer. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är en förutsättning för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå mål om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010.

I Klimatpolitiska rådets rapport 2019 konstaterar man att dagens tillämpning av fyrstegsprincipen, med fokus på steg 3- och steg 4-åtgärder, leder till att både kostnaderna ökar och klimatomställningen försvåras. Eftersom analysen i en ÅVS i normalfallet utgår från brister i en enskild väg eller järnvägsförbindelse blir det svårt att tillämpa steg 1- och steg 2-åtgärder, som normalt är mindre kostsamma men kräver andra typer av insatser. Det försvårar också att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt. Ett annat problem enligt Klimatpolitiska rådet är att Trafikverket, enligt deras

egen tolkning, saknar mandat att medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder och att föreslå bredare insatser eller styrmedel för regeringen – sådana insatser och förslag som skulle kunna påverka trafikefterfrågan eller hur befintlig infrastruktur används. Ur det regionala och kommunala perspektivet innebär det att staten enbart är villig att medfinansiera åtgärder som ska prioriteras i sista hand, vilket minskar intresset för att genomföra åtgärder som kan vara samhällsekonomiskt mer effektiva enligt rådet.

Vänsterpartiet anser att det därmed finns starka skäl att säkerställa att Riksrevisionens rekommendationer till regeringen verkställs genom nedanstående förslag till riksdagen.

Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som identifieras från en lokal nivå, vilket enligt Riksrevisionens iakttagelser pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå antagna nationella klimatmål. Regeringen bör återkomma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalys och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Regeringen bör till Trafikverket förtydliga hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Riksrevisionen har iakttagit att billigare åtgärder huvudsakligen ses som komplement till dyrare åtgärder, snarare än som alternativ. Regeringen bör till Trafikverket förtydliga vad som menas med att myndigheten ska genomföra en stegvis prövning vid åtgärdsval. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Riksrevisionens granskning visar att Trafikverket nästan alltid beskriver bristerna utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn. Regeringen bör till Trafikverket förtydliga vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör på lämpligt sätt säkerställa att Trafikverket ställer samma krav på aktualitet för ÅVS:er som för SEB:ar när dessa utgör underlag för åtgärdsval som ingår i nationella planen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att det av Riksrevisionens rapport tydligt framkommer att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Det finns i dag ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och implementera dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Regeringen bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Jens Holm (V)*

*Lorena Delgado Varas (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*

*Birger Lahti (V)*

*Elin Segerlind (V)*

*Jessica Thunander (V)*

*Hanna Gunnarsson (V)*

*Amineh Kakabaveh (V)*

*Yasmine Posio (V)*

*Håkan Svenneling (V)*