

Meningen med fyrstegsprincipen?

Idag står samhället inför utmaningar som vi aldrig tidigare kunnat ana. Ekonomisk tillväxt har varit samhällsnorm sedan urminnes tider, vi säger att det ger och har gett oss en högre levnadsstandard. Men den här samhällsåskådningen bygger på att jordens resurser är oändliga, vilket vi nu insett att de inte är.

I olika branscher attackerar man problemet på olika sätt. I transportsektorn introducerade man 1997 en arbetsstrategi, fyrstegsprincipen och 2011 en arbetsmetodik, åtgärdsvalsstudier. Strategin syftade till att man inte skulle hoppa rakt på större investeringar som nya och större vägar, istället lösa trafiksituationer med åtgärder som inte kräver lika mycket naturtillgångar. Metodiken syftade till att man lättare skulle kunna kommunicera med alla involverade intressenter, fokusera mer på transportsystemets funktionalitet snarare än åtgärden i sig.

Men vad innebär det egentligen, åtgärder som kräver mindre naturtillgångar? Trafiken går att påverka genom att påverka människors beteenden. Det kan till exempel vara genom reglering och styrning som skatter, avgifter, hastighetsgränser, och marknadsföring. Man kan bland annat genom reglering och styrning påverka utbudet och efterfrågan på olika transportslag. Eftersom kollektivtrafik kan transportera fler människor på en mindre yta, skulle det vara mer effektivt om fler som körde bil istället åkte med kollektivtrafiken. Den här typen av åtgärder kallas inom fyrstegsprincipen för steg 1- och 2-åtgärder, eller så kallat mjuka åtgärder. Åtgärder som kräver ett fysiskt ingrepp kallas för steg 3- och 4-åtgärder.

Sedan metodiken och strategin introducerades inom transportsektorn har det inte gått att påvisa om de fungerar som de ursprungligen utformades för. Forskning hävdar att fyrstegsprincipen bara är en fasad, ytterligare ett av regeringen framtaget marknadsföringstrick. I Skåne har det varit särskilt intressant för motorvägen E22 som på grund av en ekonomisk berg- och dalbana sticker ut något mer än den västkustbelagda motparten E6. Ett av projekten längsmed E22 genom Skåne sticker ut i mängden, Lunds femte trafikplats, trafikplats Ideon.

Varför sticker trafikplats Ideon ut? Det beror mycket på tidsandan men också på planprocessen som styrts av två olika infrastrukturlagstiftningar. Åtgärder har tagits fram både före och efter att åtgärdsvalsstudier introducerats. Man har trots en ny approach landat i samma åtgärder som man gjort enligt tidigare lagstiftning, det vill säga en ny trafikplats och fler körfält. Samtidigt går målsättningar på såväl lokal, regional som nationell nivå, hand i hand med fyrstegsprincipens ursprungliga syfte om god resurshållning.

Men i åtgärdsvalsstudier sorteras de flesta steg 1- och 2-åtgärderna bort utan någon konkret motivering. En förklaring till detta kan vara otydlighet i ansvarsfördelningen av åtgärder, för vem ska åta sig ansvaret för de mjuka åtgärderna? Staten kan å ena sidan inte längre finansiera mjuka åtgärder sedan sektorsansvaret avskaffades. Kommuner har å andra sidan inga incitament för att aktivt arbeta med mjuka åtgärder. Situationen är i ett dödläge och fyrstegsprincipen tycks spela en liten roll, parterna är väl medvetna om principen, principens uppriktiga funktion har gått förlorad.



Figur 1 Daniel Bloms ikoniska bild på bussen som ett mindre ytkrävande fordon