

Landstingsstyrelsen

## **Yttrande över transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31)**

### **Ärendet**

Näringsdepartementet har gett Stockholms läns landsting möjlighet att lämna yttra över utredningen om transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31). Ärendet har beretts på Regionplane- och trafikkontoret.

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

*att* som yttrande till Näringsdepartementet överlämna detta tjänsteutlåtande

### **Förvaltningens synpunkter**

#### *Bakgrund*

Trafikverksutredningen har haft i uppdrag att kartlägga och analysera samt att föreslå lösningar som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken. Uppdraget har avsett vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, Statens Järnvägars (ASJ) och Rederinämndens ansvarsområde.

I utredningen presenteras slutsatser och förslag under följande rubriker:

- Utgångspunkter och nya förutsättningar
- Det statliga åtagandet
- Det regionala inflytandet
- Planeringsprocessen
- Organisering av uppgifter

#### *Övergripande synpunkter*

Regionplane- och trafikkontoret anser att utredningen har gjort en god analys och lägger fram relevanta förslag. Trafikområdet är komplext och det finns många delfrågor där besluts- och planeringsprocesserna måste

avvägas väl för att ge önskvärda resultat. Kontoret vill särskilt lyfta fram följande behov:

- En mer effektiv planeringsprocess
- En förbättrad kostnadskontroll
- En förbättrad samordning och avvägning mellan transportslag och åtgärdstyper i planeringen
- En förbättrad samordning och samverkan mellan beslutsnivåer

Organisation och planeringssystem ska fungera för de skiftande behoven i landet som helhet. Storstäderna har särskilda förutsättningar som måste beaktas. Ur ett Stockholmsperspektiv bör följande särskilt lyftas fram :

- I storstadsmiljön är det särskilt svårt att skilja ut vad som är nationella, regionala och lokala åtgärder. Ändamålet med och ansvaret för enskilda åtgärder berör ofta alla nivåer.
- Kollektivtrafiken står för en mycket stor del av persontransporterna. En väl fungerande kollektivtrafik är helt avgörande även för vägtrafikens funktion.
- En mycket stor andel av investeringarna också på det statliga nätet bekostas av region och kommuner (inklusive trängselskatten). Det lokala/regionala åtagandet omfattar även kommunernas stora väghållaransvar och landstingets stora åtagande för investeringar och drift av kollektivtrafiken.
- Infrastrukturåtgärderna är mycket nära kopplade till regionutvecklingen i stort. Många bostads- och andra utvecklingsprojekt är direkt kopplade till behov av ny infrastruktur
- Mycket stora åtgärder måste genomföras för att ge tillräcklig kapacitet på sikt samtidigt som förbättrande, effektiviserande och styrande åtgärder är helt nödvändiga för att klara dagens situation.

Utifrån ovanstående gör kontoret följande kommentarer avseende utredningens förslag.

#### *Det regionala inflytandet*

Kontoret tillstyrker inriktningen mot ett tydligare regionalt inflytande . Det statliga verket måste även ha en stark regional representation. Staten och regionen måste samarbeta nära i analyser, planering och genomförande.

Tidigast 2010 och efter en kommande grundlagsändring kan det bli möjligt att införa regional trängselavgift. Den nuvarande trängselskatten är av stor betydelse för såväl miljön, framkomligheten som finansieringen av åtgärder i trafiksystemet. Ur ett Stockholmsperspektiv är trängselskatten en integrerad del av systemen för planering och finansiering. Kommitténs förslag utgör inga hinder men det är ändå anmärkningsvärt att trängselskatten och kommande regionala trängselavgifters roll i trafiksystemet och för finansieringen av åtgärder inte alls kommenteras i utredningen.

Trängselskatten/-avgiften är en del av en lokal/regional medfinansiering. Beslut om införande, system och användande av överskott ska ligga på lokal/regional nivå. Kontoret tillstyrker utredningens förslag att frågor om medfinansieringskrav, modell och finansieringsansvar ska utredas i särskild ordning. Systemet med trängselavgifter bör integreras i det arbetet.

#### *Bidrag till kollektivtrafik och avvägning mellan trafikslagen*

Utredningen argumenterar för att de statliga bidragen till regional kollektivtrafik på sikt bör upphöra och istället ersättas av mer generella bidrag. I avvaktan på att den parlamentariska kommittén (Fi 2008:07 Översyn av systemet för kommunalekonomisk utjämning) ska lägga fram sina förslag avstår utredningen från att precisera något förslag. I utredningen anges dock att stöd även fortsättningsvis bör kunna utgå till infrastruktur som har annan huvudman än staten som en del av olika paketlösningar där åtgärden är ett substitut för statlig infrastruktur.

I storstadsmiljön där transportsystemet som helhet är mycket ansträngt är de flesta kollektivtrafiklösningar direkta ersättningar/komplement till investeringar i statlig infrastruktur. Storstadstrafiken är ett sammanhållet system, där investeringar, förbättringsåtgärder, taxor och styrsystem, finansiering mm måste ses som en helhet.

Stockholmsöverenskommelsen och det pågående arbetet i investeringsplaneringen har tydligt visat på behovet av att kunna göra sammanhållna prioriteringar och finansieringslösningar där den regionala kollektivtrafiken är en integrerad del. Ett system där staten ska ta större del av ansvaret för den statliga infrastrukturen medan regionen, utan statliga bidrag, ska ansvara för såväl drift som investeringar i regional kollektivtrafik riskerar bli allvarligt snedvridande.

#### *Planeringsprocessen*

Kontoret bejakar principerna i utredningens förslag. Det nuvarande planeringssystemet har ett antal avgörande svagheter vilket belyses väl i utredningen. En ökad nyansering av infrastrukturplanerna över tiden är mycket önskad. Kontoret tillstyrker utredningens förslag med en starkare koppling mellan plan och budget för första fyraårsperioden och en större flexibilitet för kommande perioder. Det är även väsentligt att trafikverket/verken ges möjlighet att öka sin planberedskap. Ökad flexibilitet och förbättrat beslutsunderlag ger klara fördelar.

Planeringen får med detta synsätt alltmer rollen av en bekräftande process med successiva åtaganden. Detta leder till ökad flexibilitet och ger

förutsättningar för ökad användning av fyrstegsprincipen men det förutsätter även ett nära samarbete mellan stat/region/lokala aktörer. Möjligheten att i steg utreda och göra bindande överenskommelser blir en väsentlig del av planeringssystemet. Det är också naturligt och nödvändigt att större projekt ges en egen hantering. Kontoret tillstyrker även principerna om kontinuerlig och uppdaterad beskrivning om tillståndet i transportsystemet, en tidig dialog mellan trafikverk och region samt en utvecklad uppföljning.

På några punkter anser kontoret att förslaget behöver utvecklas ytterligare. I utredningen anges (som exempel) en detaljerad tidplan för hur en planeringsprocess kan genomföras. Ambitionen är att visa på hur denna kan snabbas upp vilket är mycket lovvärt. Kontoret anser att samspelet mellan olika beslutsnivåer bör studeras ytterligare. Kopplingen till riksdagens ansvar för trafikpolitik och andra samhällsmål bör bli tydligare liksom hur samspelet är avsett att ske mellan regering, riksdag och den föreslagna parlamentariska beredningen. Dessutom bör former och förutsättningar för den tidiga dialog som anges ska ske med regionerna utvecklas ytterligare.

#### *Ett nytt trafikverk*

Kontoret tillstyrker i allt väsentligt utredningens förslag. Den nu pågående planeringen visar på väsentliga fördelar med en mer sammanhållen process. Motsvarande gäller i hög grad behov av mer sammanhållna utredningar av skilda trafiksystem. Inför bildandet av ett sammanhållet trafikverk bör trafikverkets regionala funktion belysas ytterligare. Ett tydligt regionalt uppdrag är en avgörande förutsättning för att utredningens positiva ambitioner ska kunna förverkligas.

Mona Boström  
Landstingsdirektör