



# SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2009-06-22

Ert dnr: N2009/3740/IR  
Vårt dnr: Lu 19/2009  
Handläggare: Christina Bergström

Näringsdepartementet  
Infrastruktur  
103 33 Stockholm

## **Remissyttrande: Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg**

### **Nytt planeringssystem**

Vi är positiva till införandet av ett nytt planeringssystem. Vi håller med utredningen om att processen måste göras enklare och snabbare. Vi instämmer också i att uppföljning och utvärdering måste få större uppmärksamhet än tidigare.

### **Ett nytt Trafikverk**

Vi är i huvudsak positiva till bildandet av ett nytt Trafikverk. Vi tror att det är rätt väg att gå för att få till ett trafikslagsövergripande perspektiv med fokus på hela resan i såväl det mer långsiktiga planeringsarbetet som i det dagliga arbetet.

Samtidigt måste vi ge uttryck för vissa farhågor att detta möjligen kan bli en alltför stor myndighet. För att inte dessa farhågor ska besannas, är det viktigt att man i det kommande beredningsarbetet reder ut de eventuella problem som har att göra med olika myndighetskulturer, stuprörstänkande osv.

Om man bildar ett nytt Trafikverk anser vi att det är viktigt att skapa en väl organiserad regional representation. Trafikverket ska där kunna möta kommuner, trafikhuvudmän, organisationer, företag m.fl. mer samlat och prata problem, trafiklösningar, planering m.m. Organisationen av den regionala närvaron bör överensstämma med en eventuellt kommande regional uppdelning enligt Ansvarskommitténs förslag. Samtidigt är det viktigt att det på en nationell nivå (exempelvis för Svensk Kollektivtrafik) ska vara lätt att få bra kanaler in i det nya verket.

När det vid bildandet av Trafikverket frigörs resurser genom synergier bör dessa få disponeras i verksamheten för bättre transportpolitisk måluppfyllelse.

Utredningen skriver att den inte har haft tid att genomföra en riskanalys för förslaget om att bilda ett nytt Trafikverk. Förslaget innebär så stora förändringar att

vi tar för givet att en sådan utförs inom ramen för det fortsatta beredningsarbetet.

### **Förstärkt regeringskansli**

Vi ser positivt på ett förstärkt regeringskansli. Detta behövs, som utredningen skriver, i anslutning till bildandet av det nya Trafikverket och införandet av ett nytt planeringssystem. Men vi anser att detta behövs även om inte utredningens förslag blir verklighet. Inom regeringskansliet behöver man också jobba på att ta bort "stuprören" i verksamheten så att de olika enheterna inom t.ex. Näringsdepartementet jobbar trafikslagsövergripande och mer effektivt.

### **Parlamentarisk beredning**

Vi är positiva till den parlamentariska beredning som utredningen föreslår. Planeringssystemet rör så mycket pengar och andra resurser att de övergripande riktlinjerna bör räcka över fler än en mandatperiod.

### **Utvärderingsfunktion**

Vi känner en viss tveksamhet inför utredningens förslag om en ny utvärderingsfunktion. Vi tror inte att det behövs inrättas en permanent funktion för att kunna arbeta med utvärdering eller att hjälpa regeringen med en "second opinion". Vi menar att regeringen, vid behov, istället kan lägga ut tillfälliga uppdrag på exempelvis VTI eller andra lämpliga aktörer.

### **Interregional persontrafik**

Utredningen föreslår att interregionalt upphandlad trafik överförs till den regionala nivån. Vi anser att **om** Sverige i framtiden delas in i färre men större regioner (t.ex. i enlighet med Ansvarskommitténs förslag) kan detta förslag kännas modernt och riktigt. Överförandet av resurser från Rikstrafiken får då diskuteras.

### **Statsbidrag till/samfinansiering av kollektivtrafikanläggningar**

Vi föredrar att använda ordet samfinansiering istället för statsbidrag och använder det därför fortsättningsvis.

Vi anser att det vore mycket olyckligt om man tar bort öronmärkningen av den del av samfinansieringen som kommer från staten. Om pengarna hamnar i "kommunala påsen" kommer detta leda till minskade satsningar på kollektivtrafiken utan att staten vinner något. Detta har tidigare förändringar av regelverket visat. Om staten sätter mål inom vissa områden (transportpolitiska mål) där ansvaret i stor del ligger på regional/lokal nivå och staten samtidigt har ett ansvar för infrastruktur bör detta också följas av incitament för lokala och regionala aktörer att genomföra måluppfyllande åtgärder.

Vad gäller själva samfinansieringen av kollektivtrafikanläggningar som sådan har Vägverket uttryckt att samfinansieringen är ett effektivt styr- och stimulansmedel som ger goda effekter för kollektivtrafikresandet, ökar samordningen mellan och inom aktörerna samt stödjer en helhetssyn med perspektivet hela resan från dörr till dörr. Att då överväga att ta bort möjligheten till samfinansiering skulle ge helt fel signaler såväl utifrån nödvändigheten att satsa på kollektivtrafik utifrån ett klimatperspektiv som att staten ger fel signaler om att kollektivtrafikandelen ska öka. Vi anser, i likhet med Vägverket, att samfinansiering inte förlamar utan stimulerar aktörerna att satsa.

## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Charlotte Wäreborn Schultz  
Vd

Christina Bergström  
Handläggare

*Svensk Kollektivtrafik är läns- och lokaltrafikens branschorganisation. Våra aktiva medlemmar, trafikhuvudmännen, har ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.*