

POSITIONSPAPPER

Ett effektivt och hållbart transportsystem



Sveriges
Kommuner
och Landsting



Förord

Ett effektivt och hållbart transportsystem är en förutsättning för att nå hållbar tillväxt och regional utveckling. Transportsystemet måste tillgodose näringslivets behov av tillförlitliga transporter och medborgarnas behov av tillgänglighet. För detta krävs en väl fungerande infrastruktur. Ansvaret för infrastruktur och transporter är uppdelat mellan många aktörer och på flera nivåer. Detta kräver bra planering och god samverkan.

Detta positionspapper vill tydliggöra Sveriges Kommuner och Landstings inriktning för ett effektivt och hållbart transportsystem. Målgruppen är främst förbundets styrelse, beredningar och kansli men även medlemmar, riksdag och regering, myndigheter och andra intresseorganisationer ska kunna använda papperet.

Sveriges Kommuner och Landsting i september 2010



Anders Knappe
Ordförande



Sammanfattning

Ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för hållbar tillväxt och regional utveckling. Vägar, järnvägar, farleder, flygförbindelser och väl fungerande noder är avgörande för en god lokal och regional utveckling. Transportsystemet måste tillgodose näringslivets behov av effektiva och tillförlitliga transporter och medborgarnas behov av tillgänglighet och rörlighet. För detta krävs en väl fungerande infrastruktur. Prissättningen av transporttjänster ska utformas så att det leder till hållbara val av trafikslag och färdmedel. Planeringssystemet bör utformas så att det ger tydligt ansvar och finansiella resurser till regionerna.

SKL:s positioner ryms inom tre områden:

- ▶ Effektivt och hållbart transportsystem
- ▶ Hållbara finansieringslösningar
- ▶ Tydlig ansvarsfördelning och effektiv planering

SKL anser att:

- ▶ Utveckling av innovationer och näringslivssamverkan för hållbara och effektiva resor och transporter ska uppmuntras av staten liksom av kommuner, landsting och regioner.
- ▶ Staten ska i samarbete med kommuner, landsting och regioner ta initiativ till en översyn av prissättning och regler som påverkar transportinfrastrukturens användning. Prissättning och regler ska leda till en effektiv användning och uppmuntra till resurssnåla val av färdväg.
- ▶ Beslut om ny infrastruktur måste fattas utifrån ett bredare perspektiv och inte enbart baseras på de samhällsekonomiska kalkylerna. De får heller inte baseras på vilken kommun, landsting eller region som har den största betalningsförmågan och därmed kan medfinansiera objektet.



- › En tydlig nationell strategi för att stödja utvecklingen av "hela resan" behöver tas fram av staten i samverkan med kommuner, landsting och regioner.
- › Jernhusens uppdrag måste förändras i riktning mot ett resenärsperspektiv och med samhällsutvecklingen som grund. Detta stärker persontrafikens bytespunkter och ökar stationers och resecentras attraktivitet och effektivitet som viktiga delar i hela resan.

- Engagemanget vad avser EU-finansiering av svenska infrastrukturprojekt bör öka både från den svenska statens sida och från kommuner, landsting och regioner. Staten bör också vara tydlig i sina prioriteringar inom europeisk transportpolitik, särskilt vad avser utvecklingen av TEN-T-systemet.
- Staten ska ha ansvaret för finansieringen av nationell transportinfrastruktur.
- Staten bör utreda alternativa finansieringssystem för transportinfrastruktur för att kunna utveckla infrastrukturen samt för att skapa och vidmakthålla ett effektivt och hållbart transportsystem.
- Medfinansiering från kommun, landsting och region ska för medfinansieraren innebära ett ökat inflytande över planering och genomförande men förutsätter också ett konkret åtagande från staten.
- Lagstiftningen bör ändras så att kommunerna ges rätt att välja hur deras gator och vägar ska finansieras.
- I samarbete med kommuner, landsting och regioner bör staten utveckla planeringssystemet för infrastruktur så att regionerna förfogar över en större andel av de nationella resurserna och ges ett större ansvar för både infrastrukturplaneringen och den regionala infrastrukturen. Planeringssystemet behöver en stark koppling till den fysiska planeringen lokalt och regionalt och trovärdiga finansiella resurser bör tillföras av staten.
- Staten ska vara en trovärdig samhällsbyggare genom att kommuner, landsting och regioner betraktas som likvärdiga samarbetspartners. Det bör tas fram ett regelverk för Trafikverkets samarbete med kommuner, landsting och regioner.
- Det statliga ansvaret behöver förtydligas för det nationella väg- och järnvägsnätet liksom transportsystemets flygplatser, hamnar och noder.
- Planeringstiden för infrastruktur måste bli kortare genom att lagar och regler samt utformning och tillämpning ses över.



Utgångspunkter

Transportinfrastruktur är en hörnsten i arbetet med hållbar tillväxt och regional utveckling. Vägar, järnvägar, farleder, flygförbindelser och väl fungerande noder är avgörande för en god lokal och regional utveckling. Genom en väl utbyggd och fungerande infrastruktur möjliggörs effektiva transporter där näringsliv och resenärer kan välja det mest lämpliga trafikslaget för en resa eller transport. Det innebär också att andelen hållbara transporter kan öka.

Livsbedingungen för medborgarna i såväl större städer som mindre tätorter påverkas i det dagliga livet av trafiksystemets utformning, funktion och användning. Transporterna har också en stor negativ påverkan på klimat, miljö, liv och hälsa. Attraktiva hållbara städer och tätorter skapas genom att förbättra trafiksäkerhet, tillgänglighet, miljö, hälsa och trygghet inom transportsystemet för både människor och näringsliv. Detta medför också att transportsystemet blir mer jämställt. En ut-



byggd och attraktiv kollektivtrafik bidrar till städernas och regionernas utveckling och skapar förutsättningar för tillväxt och ökad välfärd. En ökad cykeltrafik och större uppmärksamhet på gångtrafikanternas behov är av central betydelse för ett hållbart resande som också bidrar till god folkhälsa.

Ansvar för fungerande infrastruktur och transportsystem är uppdelat mellan många aktörer och på flera nivåer. Detta kräver bra planering och god samverkan. Den gränsöverskridande planeringen i EU har stor inverkan på hur transportsystemet kan utvecklas i Sverige och är av central betydelse för att minska det restidsavstånd som finns i Europa och till övriga länder. Sverige är ett land med stora skillnader mellan städer, tätorter och landsbygd. Det är av central betydelse att infrastrukturen bidrar till fungerande transporter för människor och näringsliv i hela landet.

Inriktningen i positionsappret för Ett effektivt och hållbart transportsystem är ett tidsperspektiv som sträcker sig fram till år 2020. Därmed blir det möjligt att utgå från dagens utmaningar och frågeställningar samt blicka framåt.

Sveriges Kommuner och Landstings positioner

Ett effektivt och hållbart transportsystem



Utveckling av innovationer och näringslivssamverkan för hållbara effektiva resor och transporter ska uppmuntras av staten liksom av kommuner, landsting och regioner.

Effektiv användning av befintliga strukturer

Det går idag tomma lastbilar på vägarna och tomma lastbärare på spåren för att godstransporterna inte fullt ut har koordinerade och dubbelriktade flöden. Därför är det viktigt att allt mer fokusera på ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Stat, kommuner, landsting och regioner måste uppmuntra en utveckling av logistikfunktioner och samordning mellan trafikslagen i samarbete med transportbranschen. Transporterna behöver bli effektivare avseende val av transportmedel och samordning mellan trafikslagen, både för gods- och persontrafik. Genom en effektivisering av godstransporterna ökar möjligheten att omlasta och överföra gods mellan olika transportslag utifrån de samhällsekonomiskt och miljömässigt mest fördelaktiga lösningarna. Ett omfattande och genomtänkt underhåll av befintlig infrastruktur är en nyckelfaktor för att dagens strukturer ska kunna användas på bästa sätt.

För en effektiv användning av befintlig infrastruktur är det viktigt att åtgärder prövas enligt fyrstegsprincipen. Först prövas åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. Sedan prövas åtgärder som ger en effektivare användning av befintlig infrastruktur. Först därefter övervägs ombyggnation eller nyinvesteringar. Denna princip bör få en central roll i den nationella, regionala och lokala trafik- och sam-

Till trafikanterna på linje 65

Trafiken på linje 65 ska in för säsongen fr o m måndag 14 augusti.

Resor till Kungälv 05

Linje 44 mellan Karlavagn och Skarpöskolan

Linje 65 Bergshuset - Skarpöskolan - Kungälv - Skarpöskolan



Staten ska i samarbete med kommuner, landsting och regioner ta initiativ till en översyn av prissättning och regler som påverkar transportinfrastrukturens användning. Prissättning och regler ska leda till en effektiv användning och uppmuntra till resursnåla val av färd sätt.

hållsplaneringen. En ökad användning av ny teknik inom transportsektorn, till exempel nya bränslen, realtidsinformation inom kollektivtrafiken eller samordnade godstransporter har stor betydelse för möjligheten att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem.

Ett hållbart transportsystem i balans

Sedan 1950-talet har Sverige utvecklats till ett bilsamhälle genom att bilen har kommit att bli det mest dominerande och prioriterade färdmedlet. För att öka andelen hållbara, jämställda och effektiva resor och transporter krävs det ett transportsystem i balans. Arbetet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor är av central betydelse för att nå denna balans.

För att uppnå ökad tillväxt och regional utveckling måste andelen transporter med järnväg och sjöfart öka för att få en jämnare spridning mellan trafikslagen. Den framtida järnvägstrafiken och sjöfarten har starka internationella kopplingar. På järnvägen är utrymmet för en utökad godstrafik idag mycket begränsat. Inom sjöfarten finns det däremot en potential för att öka andelen godstransporter. Både kustsjöfarten och de inre vattenvägarerna är viktiga delar i detta.

Inom järnvägssektorn och sjöfarten kommer avgifter respektive kostnader att öka under de närmaste åren. För vägtrafiken finns det idag inte någon beslutad förändring som kan jämföras med kostnadsförändringarna inom järnväg och sjöfart. Detta medför risk för en fortsatt snedvriden konkurrens mellan trafikslagen som missgynnar järnväg och sjöfart. Staten bör därför se över de olika modellerna för prissättning och regler för att införa ett system som säkerställer ett transportsystem där varje trafikslag bär sina egna kostnader.

För att få ökad kapacitet på järnvägsnätet behöver det byggas höghastighetsbanor. Om de inte byggs kommer järnvägens marknadsandel troligen att stagnera fram till år 2030. Nya banor för persontrafiken medför att godstrafik och regional tåg får ett ökat utrymme på befintliga järnvägar. Att inte göra några större investeringar i järnvägsnätet innebär stora fram-

tida kostnader i form av minskad tillväxt och en minskad andel godstransporter på järnvägen.

Det är av avgörande betydelse att det befintliga järnvägsnätet och de nya höghastighetsbanorna integreras i ett gemensamt trafiksystem där det kopplas samman med dagens järnväg och stora flygplatser. Orter utanför höghastighetsnätet får då också ta del av restidsförkortningen. Därmed skapas en systemsyn som innebär att den viktiga regionalstågstrafiken kan utvecklas och förbättras.

Samhällsekonomiska bedömningar

Dagens samhällsekonomiska bedömningar ska ses som en del av beslutsunderlaget för att prioritera mellan större infrastrukturprojekt. De samhällsekonomiska kalkylerna tar inte hänsyn till effekter på exempelvis jämställdhet, regional utveckling, omfördelningseffekter mellan olika trafikslag och klimatpåverkan. Beslut om ny infrastruktur bör därför fattas utifrån ett bredare perspektiv. Det är även viktigt att besluten inte styrs av betalningsförmågan hos kommun, landsting eller region.


Nationellt huvudnät för stråk och effektiva noder

För att främja tillväxten bör staten ansvara för att det finns ett nationellt huvudnät för godsstråk och noder för alla trafikslag. Detta nät måste också ges en internationell koppling. Det behövs en nationell strategi för transportsystemet som bidrar till en samordning mellan nationell, regional och lokal nivå samt med näringslivet. Det bör också ingå en tydlig prioritering av stråk och noder som är av nationellt intresse för att tydliggöra det statliga ansvaret för investering, drift och underhåll, avseende både gods- och persontrafik. Denna "Sverigebild" krävs för att kunna hävda rätt behov i internationella sammanhang. Den medför också möjligheter till kreativitet och flexibilitet i samverkan mellan olika nivåer och aktörer.

Samtliga trafikslag behöver vara sammankopplade via effektiva omlastningsterminaler och logistiknoder. Detta är en central faktor som måste



Beslut om ny infrastruktur måste fattas utifrån ett bredare perspektiv och inte enbart baseras på de samhällsekonomiska kalkylerna. De får heller inte baseras på vilken kommun, landsting eller region som har den största betalningsförmågan och därmed kan medfinansiera objektet.

A photograph of a railway track stretching into the distance, shrouded in a thick, white fog. The tracks are made of steel rails on wooden sleepers, with gravel ballast. Overhead power lines and support poles are visible on both sides of the tracks, receding into the mist. The overall atmosphere is quiet and somewhat desolate.

*”För att främja tillväxten bör staten
ansvara för att det finns ett nationellt
huvudnät för godsstråk och noder för
alla trafikslag. Detta nät måste också
ges en internationell koppling.”*

fungera för att användningen av de olika trafikslagen ska bli optimal. För att transporterna ska bli så effektiva som möjligt inom dagens infrastrukturens system krävs utvecklingsarbete inom näringslivet och samverkan mellan näringsliv, stat, kommuner, landsting och regioner.

Utvecklingen av "hela resan" måste stödjas

En strategi för att stödja utvecklingen av "hela resan" bör bland annat ange fakta och partsgemensamma prioriteringar vad gäller arbetet för ökad och säker gång- och cykeltrafik, ökad kollektivtrafik samt attraktiva bytespunkter och stationer. Statens agerande och beslut bör stödja en utveckling mot att integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen genom planering, investering, drift och underhåll och i detta arbete är kommuner, landsting och regioner centrala samarbetsparter. För att alla människors lokala och regionala resor ska kunna genomföras på ett mer hållbart sätt behöver kollektivtrafikens attraktivitet stärkas. En stärkt kollektivtrafik medverkar också till ett mer jämställt resande. För att åstadkomma detta krävs bland annat att bytespunkter utvecklas och förbättras såväl inom kollektivtrafiken som inom andra trafikslag.

Byten mellan olika färdssätt måste upplevas som enkla, säkra, trygga och snabba. Det är därför av stor betydelse att det finns ett väl fungerande samarbete mellan centrala aktörer inom kollektivtrafiken. Det är även viktigt att ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna är tydlig liksom att de samarbetar kring gemensamma frågor. En stor del i detta är att Jernhusens uppdrag förändras för att stärka persontrafikens bytespunkter och medverka till bra samarbete mellan centrala aktörer. Problemet idag är att Jernhusens uppdrag framförallt är att ge ekonomisk avkastning.

Det måste vara enkelt att åka med kollektivtrafiken. En resa med kollektivtrafiken genomförs ofta i kombination med andra färdssätt och samma betalmedel måste därför kunna användas under hela resan. Man ska också kunna använda samma betalmedel oavsett med vem eller var man reser i landet. Det är därför angeläget att det finns en nationell standard

En tydlig nationell strategi för att stödja utvecklingen av "hela resan" behöver tas fram av staten i samverkan med kommuner, landsting och regioner.

Jernhusens uppdrag måste förändras i riktning mot ett resenärs-perspektiv och med samhällsutvecklingen som grund. Detta stärker persontrafikens bytespunkter och ökar stationers och resecentras attraktivitet och effektivitet som viktiga delar i hela resan.

Engagemanget vad avser EU-finansiering av svenska infrastrukturprojekt bör öka både från den svenska statens sida och från kommuner, landsting och regioner. Staten bör också vara tydlig i sina prioriteringar inom europeisk transportpolitik, särskilt vad avser utvecklingen av TEN-T-systemet.

för informations- och betalsystem. Om sådana system inte kan utvecklas på frivillig väg inom en mycket snar framtid måste staten ta ansvar för att det fastställs en nationell standard.

Europeisk transportpolitik

Den europeiska transportpolitiken får ett allt större inflytande på utvecklingen av de nationella transportsystemen. Samarbetet inom EU handlar till stor del om att skapa ett konkurrenskraftigt Europa med hållbara och effektiva transporter.

I Sverige finns ett stort behov av investeringsmedel till ny och utvecklad infrastruktur. I dagsläget är vi i Sverige dåliga på att söka EU-finansiering för planering och genomförande av infrastrukturprojekt. Arbetet med att söka EU-finansiering bör utvecklas både från den svenska statens sida och från kommuner, landsting och regioner. Det pågår under 2010 en revidering av regelverket för TEN-T (Transeuropean Network - transports). Utformningen av TEN-T påverkar möjligheterna att få EU-finansiering till olika objekt.

Under 2010 pågår arbetet med att ta fram en vitbok som hanterar utmaningarna för det framtida transportsystemet. Viktiga frågor är bland annat behovet av harmonisering av transportregleringen som ser olika ut för olika trafikslag och mellan nationer samt behovet av ett integrerat och användarvänligt transportsystem.

Det finns ett stort behov av att nå fram till en mer effektiv transportprissättning som bättre avspeglar de verkliga transportkostnaderna. Ett system med infrastrukturavgifter som är jämförbara för alla trafikslag och som även tar hänsyn till alla externa kostnader bidrar till att skapa incitament för att effektivisera transporterna och stimulera utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Transportsystemet ska ses som en helhet vilket motverkas när trafikslagen har olika modeller för finansiering och prissättning. Av avgörande vikt är arbetet med styrmedel och olika avgiftssystem, exempelvis pågår en revidering av Eurovinjettdirektivet om avgifter på tunga godsfordon. Revideringen innebär att avgifter även får

tas ut för externa kostnader såsom luftföroreningar, buller och trafikträngsel. På sikt är avsikten att detta avgiftssystem även ska omfatta privatbilar. Det pågår även utveckling av gemensamma tullsystem för att underlätta avgiftssystemens utveckling. Intäkterna från internaliseringen anser kommissionen ska användas för att göra transporterna mer hållbara.



Hållbara finansieringslösningar



Staten bör utreda alternativa finansieringssystem för transportinfrastruktur för att kunna utveckla infrastrukturen samt för att skapa och vidmakthålla ett effektivt och hållbart transportsystem.

Det statliga åtagandet

Staten har ett tydligt ansvar för ett fungerande transportsystem vilket också omfattar ansvar för finansieringen av transportinfrastrukturen. Grundprincipen är att staten ska ansvara för investeringar i samt drift och underhåll av de större nationella stråken. Det behövs framförallt mer pengar till infrastrukturen i Sverige. SKL har vid ett flertal tillfällen föreslagit att staten ska göra en ordentlig översyn av ansvar för och finansiering av transportinfrastrukturen. Staten bör ge konkreta förslag till att öka satsningarna på infrastruktur, såväl vad avser investeringar som drift och underhåll. Andra finansieringsmodeller som offentlig och privat samfinansiering (OPS) kan i vissa fall prövas som komplement.

Infrastrukturavgifter

Med infrastrukturavgifter avses de avgifter som användaren betalar för nyttjandet av infrastrukturen. I Sverige avgiftsfinansieras sjöfart och luftfart samt en liten del av spårtrafiken och enskilda vägar. Sverige har för övrigt skatter via anslag som främsta finansieringskälla. Transportsystemet har i och med den nationella transportplanen 2010-2021 fått ökat inslag av avgifter i form av trängselskatt och brukaravgifter, mestadels kopplat till broar. I övrigt har Sverige sedan 1998 vägavgifter för tunga fordon baserat på Eurovignettedirektivet. Trängselskatten motiverades vid



Medfinansiering från kommun, landsting och region ska för medfinansiären innebära ett ökat inflytande över planering och genomförande men förutsätter också ett konkret åtagande från staten.

införandet som ett styrmedel för att minska trängsel men används även för finansiering. SKL anser att staten bör utreda förutsättningarna för och konsekvenser av en ökad användning av infrastrukturavgifter för finansiering av transportinfrastruktur.

Medfinansiering

Medfinansiering innebär, enligt statens definition, annan parts finansiering av statliga infrastrukturprojekt. SKL kan inte ställa sig bakom medfinansiering utan att det först finns en gemensam syn vad avser principerna för medfinansiering. Utgångspunkten är att finansieringsprincipen ska gälla. I det fall medfinansieringsavtal tecknas ska det finnas tydliga regler för hur sådana avtalsbundna överenskommelser tas fram. Avtalen ska bygga på ett ökat inflytande för kommun, landsting eller region över planering och genomförande och konkret precisera statens olika åtaganden som följer av överenskommelsen.


Det bör utredas om kommunens möjligheter att täcka sina kostnader vid nyetableringar kan utökas via exploateringsavtalen, vilka regleras i plan- och bygglagen (PBL). Statens krav på medfinansiering får inte användas enbart som ett sätt att öka den statliga investeringsramen eftersom detta lätt leder till en utpressningssituation för kommuner, landsting och regioner. Eventuell medfinansiering måste bygga på konkreta mervärden för de involverade aktörerna. För kommuner, landsting och regioner kan stadsutveckling, kollektivtrafikens behov och miljöeffekter vägas in utöver framtida exploatering.

Förskottering

Avtal om förskottering från kommuner, landsting och regioner för att tidigarelägga objekt i åtgärdsplanen ska innehålla garantier för att pengarna återbetalas inom en överenskommen tid.

Kommunala vägar och gators finansiering

Kommunerna bör ha rätten att själva bestämma om gator i ett detaljplanelagt område ska finansieras via skatter eller avgifter. Fördelarna med en avgiftsfinansiering är att väghållningskostnaden synliggörs på ett bättre sätt än i dag och det blir en tydlighet avseende kostnad respektive nytta. Exempelvis ges i attraktiva områden med stor andel fritidshusägare, som inte är folkbokförda i kommunen, möjlighet för kommunen att ta ut avgifter även från dessa nyttjare av kommunala vägar och gator.



Lagstiftningen bör ändras så att kommunerna ges rätt att välja hur deras gator och vägar ska finansieras.

Tydlig ansvarsfördelning och effektiv planering

I samarbete med kommuner, landsting och regioner bör staten utveckla planeringssystemet för infrastruktur så att regionerna förfogar över en större andel av de nationella resurserna och ges ett större ansvar för både infrastrukturplaneringen och den regionala infrastrukturen. Planeringssystemet behöver en stark koppling till den fysiska planeringen lokalt och regionalt och trovärdiga finansiella resurser bör tillföras av staten.

Regionernas roll inom transportsystemet och nytt planeringssystem

Regionerna har en tydlig och självklar roll i planeringen av transportsystemet. Inom regionerna finns kunskap om regionala behov och utmaningar. Det finns en nära kontakt med kommunerna som innebär att regionerna på ett bra sätt kan ta hänsyn till lokala planer och förutsättningar i sina prioriteringar. Av denna anledning bör regionerna få ett större ansvar för regional infrastruktur samt planering, förutsatt att finansieringen följer med.

För att skapa möjlighet till en kvalitativ och trovärdig samhällsplanering bör kommunernas fysiska planering, trafikplanering och bebyggelseplanering samt kommuners och regioners utvecklingsplanering ligga till grund för den nationella infrastrukturplaneringen. Staten bör utveckla ett planeringssystem för transportinfrastruktur som är enklare att förstå, tydligare att följa och med tydligare kopplingar till finansieringen. Planeringssystemet ska utformas så att det finns goda förutsättningar för att de politiska förankringsprocesserna i kommuner, landsting och regioner kan fungera.

Transportinfrastrukturplanering kräver effektiv samverkan. Det är ett komplext planeringssystem som ska koordineras med bebyggelseplanering och övrig regional utvecklingsplanering. När den fysiska planeringsprocessen inte är samordnad med den ekonomiska avstannar planeringen



Staten ska vara en trovärdig samhällsbyggare genom att kommuner, landsting och regioner betraktas som likvärdiga samarbetspartners. Det bör tas fram ett regelverk för Trafikverkets samarbete med kommuner, landsting och regioner.

Det statliga ansvaret behöver förtydligas för det nationella väg- och järnvägsnätet liksom transportsystemets flygplatser, hamnar och noder.

av stora projekt i väntan på finansieringsbeslut. Då kommuner, landsting och regioner medfinansierar i statliga projekt är det avgörande att de också får inflytande över planeringsprocessen.

Ansvarsfördelningen ska vara tydlig

I planeringen av nya infrastrukturprojekt är det avgörande att Trafikverket har en löpande dialog med kommuner, landsting och regioner där det sker ett dynamiskt samarbete på lika villkor. Detta innebär att det tecknas trovärdiga avtal samt ges en stor insyn i och rådighet över gemensamma processer. De avtal som tecknas mellan exempelvis staten och kommunerna måste vara trovärdiga och det är avgörande att båda parter tar sitt ansvar för det som avtalet reglerar. För att säkerställa detta bör det tas fram ett regelverk för Trafikverkets samarbete med kommuner, landsting och regioner.

Ansvaret för transportsystemet är uppdelat mellan flera aktörer om än med statlig övervikt. I vissa fall finns det oklara ansvarsförhållanden då samhället förändrats medan gamla ansvarsfördelningar ligger kvar. Detta är särskilt aktuellt för väghållaransvaret. Otydlig ansvarsfördelning ger problem vad avser finansiering av drift och underhåll samt finansiering av investeringar. Särskilt tydligt är detta när det gäller gatubelysning, säkerhetsansvar och cykelvägar för att ta några exempel.

Staten måste ta ett tydligare ansvar för det statliga vägnätet exempelvis genom att anlägga säkra cykelförbindelser och hållplatser. Där det saknas säkra hållplatser måste barnen åka skolskjuts istället för att använda den befintliga kollektivtrafiken. Ny teknik kan ge ytterligare lösningar på detta problem. En ökad tydlighet behövs också vad avser det statliga järnvägsnätet exempelvis för järnvägsstationer och resecentrum. När det gäller infrastrukturen får inte staten avsäga sig sitt ansvar, för exempelvis flygplatser, i de fall det inte inom överskådlig tid finns likvärdiga alternativ.

I den nationella infrastrukturplaneringen råder en hård konkurrens om de befintliga statliga medlen. Det motiverar att kommunen har en strategi för resor och transporter både inom den egna kommunen, regionalt och

”Det statliga ansvaret behöver förtydligas för det nationella väg- och järnvägsnätet liksom transportsystemets flygplatser, hamnar och noder.”



Planeringstiden för infrastruktur måste bli kortare genom att lagar och regler samt utformning och tillämpning ses över.




nationellt för att kunna framhålla sina behov i den nationella och regionala transportplaneringen. Staten har vid olika tillfällen aviserat ett minskat åtagande för vägnätet. Detta styrker behovet av en kommunal strategi för väghållaransvaret inom kommunens geografiska område, oavsett vem som idag är väghållare.

Effektivare planering

Planeringstiden för infrastrukturprojekt måste bli kortare. Det innebär bland annat att miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar bör genomföras på strategisk nivå och integrerat i de fysiska och ekonomiska planeringsprocesserna på ett sätt som medger aktualitet i flera skeden.

Modellen för tillåtlighetsprövning avseende för vilka projekt prövningen ska göras, när i processen och den eventuella juridiska bindning som tillåtligheten medför, måste klargöras. Den fysiska planeringen av nya infrastruktursatsningar bör genomföras i parallella processer mellan statlig och kommunal planering där dubbelarbete, dubbelprövning och väntetider inom och mellan de olika planeringsstegen elimineras.



Upplysningar om innehållet:
Cecilia Mårtensson, cecilia.martensson@skl.se

Sveriges Kommuner och Landsting
118 82 Stockholm, Besök: Hornsgatan 20
Tfn: växel 08-452 70 00, Fax: 08-452 70 50
info@skl.se, www.skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2010
ISBN/Bestnr: 978-91-7164-589-0

Text: Cecilia Mårtensson

Foto: Joakim Bergström/SKL, Lars Forsstedt, Maria
Rosenlöf, Björn Ullhagen, Per Friberg, Erik Holmstedt,
Ewa Stackelberg, Anki Almqvist/PUBLIC IMAGE
Produktion: ETC

Tryck: Modintryckoffset, Stockholm 2011

Transportinfrastruktur är en hörnsten i arbetet med hållbar tillväxt och regional utveckling. Vägar, järnvägar, farleder, flygförbindelser och väl fungerande noder är avgörande för en god lokal och regional utveckling. Genom en väl utbyggd och fungerande infrastruktur möjliggörs effektiva transporter där näringsliv och resenärer kan välja det mest lämpliga trafikslaget för en resa eller transport. Det innebär också att andelen hållbara transporter kan öka.

Detta positionspapper antogs av förbundets styrelse i juni 2010. Det vill tydliggöra Sveriges Kommuner och Landstings inriktning för ett effektivt och hållbart transportsystem.

Beställ eller ladda ned på www.skl.se/publikationer eller på telefon 020-31 32 30.

ISBN 978-91-7164-589-0