

YTTRANDE

2007-10-16

Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010 – 2019 (dnr N2007/6036/IR)

Inledningsvis måste framhålla att det remitterade materialet är mycket omfattande och därför svåröverskådligt och tidskrävande att tränga in i. Remissen hade vunnit mycket på en sammanfattning och försök till sammanvägning av de tre myndigheternas rapporter.

Sammanfattning

Kommunikationer och infrastruktur ska bidra till att Kalmar län på lång sikt blir fossilbränslefritt (år 2030) samt på kort sikt utvecklas till högst två stora och robusta arbetsmarknader. Det kräver åtgärder från en helhetssyn på transportsystemet utan uppdelning på trafikslag och budgetposter. För att uppnå dessa mål och inte hindra den tillväxt som sker i länet måste anslagen till kommunikationer och infrastruktur öka utöver vad som anges i direktiven till inriktningsplaneringen.

Förutsättningarna att få ett sektorsövergripande helhetsperspektiv på transportsystemet sker bäst genom en ökad samverkan och en tydligare ansvarsfördelning mellan stat, trafikverk, kommuner och regioner. Den hittillsvarande planeringsmodellen måste reformeras. Det är väsentligt med ett ökat lokalt och regionalt inflytande och ansvar för planeringsprocessen. Staten bör fortsättningsvis ha ansvar för att formulera och följa upp transportpolitiska mål, anslå ramar för medelstildelning, svara för myndighetsuppgifter samt genom trafikverken var expertorgan.

Ett under lång tid eftersatt och dåligt underhållet järnvägssystem är det största hindret för att öka tillgängligheten och minska klimatpåverkan i Kalmar län. En konsekvens är att företag som vill köra gods på järnväg inte kan göra det på grund av kapacitetsbrist. Brister som lätt skulle kunna avhjälpas med punktinsatser och en stram budget. Mot den bakgrunden är det mycket svårt att acceptera mångmiljardsatsningar med osäkra kostnadskalkyler oavsett deras preliminärbedömda samhällsnytta.

Med nya alternativa finansieringslösningar kan de delar av landet som har kraftiga ekonomiska muskler få nödvändiga åtgärder på väg- och järnvägssidan tidigarelagda. I förlängningen finns risk att medel undandras från regioner som likt Kalmar län har stora behov men begränsade möjligheter till medfinansiering. Konsekvenserna av alternativa finansieringsformer samt eventuella förslag till utjämning bör klargöras. Samtidigt är det viktigt att kunna se fördelar med nya

finansieringsformer och låta nya lösningar testas. Om detta i huvudsak kommer att ske i vissa (storstads)regioner bör det vara en självklarhet att de statliga medlen fördelas på ett utjämnande sätt över resten av landet.

Framtid och nutid måste leva sida vid sida. Både i dagens samhälle och i framtiden är bilen ett måste i glest bebyggda områden men den måste frikopplas från fossila bränslen. På vägen mot ett fossilbränslefritt samhälle kan cykel och gång öka väsentligt på korta avstånd. Bristerna i järnvägsnätet gör att vi inte kan utveckla kollektivtrafiken och ge järnvägen en viktigare roll. Vi är tvingade att ha kvar busstrafiken även på längre sträckor där järnvägen skulle göra en stor skillnad för den regionala utvecklingen.

Ett jämställt transportsystem kräver ett jämställt samhälle där både kvinnors och mäns erfarenheter och kunskaper kommer till uttryck i hela planerings- och genomförandeprocessen.

Det finns en tydlig ambition och en stark vilja i länet att förbättra transportsystemet men intentionerna kan inte fullföljas utan statens medverkan.

Kalmar läns förutsättningar

En region i förändring!

Det senaste året har det hänt mycket i vår del av landet. Kinas näringsliv har valt Kalmar som inkörsport för sin exponering mot Europa. Även i övriga delar av länet har nya aktörer valt att satsa och investera. De öst-västliga kontakterna stärks inte minst genom projekt Baltic Tangent och efterföljare, vilket ökar möjligheterna för hela sydöstra Sverige att dra fördel av den förväntade expansionen av näringslivet i vårt närområde Baltikum, Östeuropa och Ryssland. För att kunna få ut maximal effekt av dessa satsningar behöver Kalmar län förbättrade kommunikationer – som samtidigt ger minimal miljö- och klimatpåverkan.

Självklart ska regionen ta sin del av ansvaret för nödvändiga förbättringar. Vårt geografiska läge innebär att vi alltid kommer att ha ett stort behov av att resa. Därför stimulerar vi användningen av miljöbilar. Här sker satsningar på en utbyggd kollektivtrafik med tåg och buss. Här finns också beredskap att medverka till att viktiga vägar och järnvägar rustas upp snarast möjligt. Gemensamt med ansvariga för transportplaner i övriga fem län i södra Sverige har en prioritering gjorts av de viktigaste väg- och järnvägsstråken. Ett ökat agerande i Östersjöregionen är en förutsättning för att åstadkomma och stärka långsiktiga förbindelser och relationer. Men för att nå en hållbar positiv effekt av dessa åtgärder krävs att staten samtidigt investerar i vår infrastruktur.

De kommande årens investeringar kommer att vara avgörande för sydöstra Sveriges framtid. Den inriktning som vi föreslår redovisas närmare i bifogad broschyr *För tillväxt bortom oljeekonomin*.

Det här vill vi!

I Kalmar läns regionala utvecklingsprogram från 2006, RUPEN IV, läggs utvecklingsmålen för de närmaste åren fast.

1. Länet ska utgöra en del av landets fjärde största storstadsregion och samtidigt i samverkan med andra regioner i sydöstra Sverige skapa en gemensam universitets- och högskoleregion.
2. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner som länet berörs av ska minska till två.
3. Kalmar län ska vara en föregångsregion i arbetet med att minska klimatpåverkande utsläpp samtidigt som vi åstadkommer en hållbar tillväxt.
4. Etablera ett slutförvar för använt kärnbränsle i Simpevarp i Oskarshamns kommun under förutsättning att det gynnar och utvecklar kommunen och regionen samt att säkerhetsaspekterna är uppfyllda.

Inriktningen är att åstadkomma en rund och gränslös region med ett modernt och funktionellt transportsystem som ett viktigt medel. Följande principiella krav kan ställas på ett sådant transportsystem i Kalmar län:

1. Bättre pendlingsmöjligheter inom länet samt till angränsande arbetsmarknadsregioner, i första hand Jönköping, Karlskrona, Linköping och Växjö.
2. Bättre persontrafik till Öresunds- och Stockholmsregionen.
3. Direkttrafik med flyg till internationella destinationer.
4. Ett långsiktigt hållbart väg- och järnvägsnät för godstransporter.
5. Fungerande relationer/förbindelser över Östersjön med andra länder inom EU och Ryssland samt i förlängningen även med Kina och Ostasien.

Nuvarande transportsystem - hot och möjligheter

Transportsystemet i länet har stora brister som inte är förenliga med de sex nationella transportpolitiska målen.

Stora vita fläckar

Länets fem lokala arbetsmarknader är alltför små vad gäller antal invånare, arbetstillfällen och geografisk yta. För att åstadkomma en allsidig arbetsmarknad och hållbar tillväxt bör länet ingå i högst två arbetsmarknadsregioner. Det nuvarande transportsystemet hindrar en **positiv regional utveckling**. Stora delar av Kalmar län är inte intressanta att bosätta sig i eftersom restiderna är för långa.

Kortare restider behövs

För att få **ett tillgängligt transportsystem** krävs restider med kollektivtrafik mellan bostad och arbete på högst 60 minuter, men helst 45 minuter eller under. För att nå detta tar vi fram en förenklad struktur på linjenätet med färre linjer och fler turer. Men infrastrukturen måste förbättras för att vi ska nå målen.

Fossilbränslefritt om 25 år

Kalmar län ska bli föregångare i Sverige för att få **en god miljö** och minska klimatpåverkan samtidigt som vi åstadkommer en hållbar tillväxt. För att bli en fossilbränslefri region år 2030 måste vi bland annat nyttja energi och miljö som tillväxtfaktor och frikoppla ekonomisk tillväxt från användning av fossil energi.

Näringslivets transportbehov måste tillgodoses

Ett exempel är SÖDRAs skogskombinat norr om Mönsterås; ett av världens största och modernaste massabruk och sågverk. Ungefär 80 % av skogsråvaran körs på bil, vilket motsvarar närmare 70 000 lastbilstransporter per år. Under 2010-talet kommer produktionen att närmast fördubblas och det ställer stora krav på förbättring av regionens vägnät för att nå **en hög transportkvalitet**. SÖDRAs liksom fler andra företags planer att öka mängden gods på järnväg hindras dessutom av bristande kapacitet på Stångådalsbanan och Kust till kustbanan.

Besöksnäringen på god väg

Mer än var annan svensk har besökt någon av länets unika attraktioner. Att så många kommer innebär att trafiken ökar stort särskilt under sommarmånaderna. Med den förväntade utvecklingen kommer besöksantalet att öka ytterligare. Trafiken till Gotland från länet har redan idag mer än 400 000 resenärer. Många vägar ingår i upplevelsen av östra Småland och Öland, vilket ställer krav på **en säker trafik**. Flera av våra viktiga turiststråk utmärker sig som svåra trafikfällor. De måste åtgärdas för att besöksnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas positivt.

Jämställda kommunikationer med fysisk planering

Ett jämställt transportsystem ger kvinnor och män samma möjlighet att göra inköp, hämta och lämna barn med mera. Den fysiska planeringen blir därför ett viktigt medel för att nå målet.

Transporter för tillväxt bortom oljeekonomin

Vår syn på inriktningen av åtgärder i Kalmar län 2010-2019 bygger på en stegvis analys enligt fyrstegsprincipen.

Steg 1. Påverka behov och val av transport

Mer transporter till fots och per cykel

Utbyggt regionalt cykelvägnät minskar behovet att använda bil för korta resor.

Vi möts på nya sätt med ny teknik

100 % bredbandstäckning ger förutsättning för Internet-baserade möten.

Samarbete för hållbara transportlösningar

Internationella projekt för att utveckla samarbete kring nya transportlänkar.

Steg 2. Effektivare nyttjande av infrastruktur och fordon

Attraktivare kollektivtrafik

Utveckla stråk med tåg och buss som binder samman länet.

Stimulera innovationer för ett smartare resande

Nyttja digital teknik för att kombinera information och vägledning till resmålet med trafiksäkerhets- och miljöaspekter.

Vi behöver internationella förbindelser

Utveckla direktflyg och sjöfart till internationella destinationer.

Steg 3. Begränsade utbyggnader

Vi behöver underhålla det vi har

Exempelvis ställer en stor skogsproduktion höga krav på vägnätet, där inte minst tjälsäkring och permanent bra bärighet är av stor vikt.

Regionförstoring med järnväg

Kortare restider är ett nyckelbegrepp för att vi ska få en större och tätare region med högst två lokala arbetsmarknader. Förbättrade mötesmöjligheter, kurvrätningar och slipersbyte är en del av åtgärderna.

Steg 4. Större nyinvesteringar

Investera i ett sammanhållet Östersjöbanesystem

Det behövs en kraftfull, successiv upprustning och modernisering av järnvägsnätet i sydöstra Sverige.

Bygg ut hela den svenska delen av E22

E22 är en livsnerv för hela sydöstra Sverige och måste få en standard som svarar mot dess TEN-status.

Stråkvis upprustning och modernisering till mötesfri väg

Vägstråk viktiga för den nationella och regionala gods- och persontrafiken rustas upp till en enhetlig standard.

Näringsdepartementets särskilda frågor

1. Vilka är de viktigaste slutsatserna i inriktningsunderlaget?

Helhetssyn saknas

Det faktum att remissen avser tre olika rapporter från tre olika myndigheter visar att den transportslagövergripande syn som Regionförbundet efterlyst i tidigare skrivelser och yttranden inte finns i materialet. Banverkets och Vägverkets rapporter präglas av ett sektoriellt synsätt. Den nödvändiga helhetssynen på det framtida transportsystemet i landet saknas helt i de båda trafikverkens material.

Trafikverkens och SIKA:s underlagsrapporter har tagit fasta på klimatfrågorna, men hanterat dem principiellt olika. SIKA resonerar kring systemskifte och styrmedel, medan trafikverkens analyser landar i vilka objekt som kan bli aktuella att bygga och driva. Vi anser att SIKA:s helhetssyn är det rätta angreppssättet.

Otillräckliga anslag

En annan viktig slutsats är att det inte finns tillräckligt med pengar i systemet för att vi ska nå de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen. De inriktningar

eller snarare begränsning av insatserna som föreslås av Banverket och Vägverket ger inte hela landet samma förutsättningar att växa och utvecklas. Vår del av landet är särskilt missgynnad i det avseendet. Detta är även huvudanledning till att vi i vårt remissyttrande fokuserat på att belysa vilken inriktning som behövs för att inte vår del av landet ska hindras att tillväxa.

2. Är det något område som är otillräckligt belyst i inriktningsunderlaget?

Effekter på regelsystem

Alternativa finansieringsformer förs fram på flera ställen i det remitterade materialet. För att effekten av alternativa finansieringslösningar ska uppnås fullt ut måste övriga delar av planeringssystemet ligga i samma fas. En genomgång av hur gällande lagstiftning korresponderar med sådana lösningar, eller hur lösningarna korresponderar mot gällande lagstiftning, är viktigt för att finna optimala lösningar ur flera perspektiv såsom miljö, trafiksäkerhet, rättssäkerhet och demokrati.

Tilltron till regelsystemet är låg och för att få en långsiktig planering måste systemet bli stabilare. Se nedan under fråga 5.

Framtidens arbetsmarknadsregioner

NUTEK har lämnat en redovisning till Ansvarskommittén av framtidens arbetsmarknadsregioner. I rapporten förutsätts att samtliga idag beslutade investeringar genomförs. Enligt rapporten kommer de lokala arbetsmarknaderna i vårt län att vara exakt desamma 2030 som idag. Som nämnts tidigare är de lokala arbetsmarknaderna i länet alltför små för att kunna generera den utvecklingskraft som behövs för att regionen ska tillväxa.

Vi saknar i det remitterade materialet åtgärder som behövs för att inte NUTEKs framtidsbild för vår del av landet ska bli verklighet. Inriktningen måste vara att understödja vårt regionala mål om högst två lokala arbetsmarknader i länet genom kraftigt förbättrade resmöjligheter mot i första hand angränsande län. Likaledes har frågan hur behovet av transportinfrastruktur i nya och prognostiserande tillväxtområden ska värderas inte blivit tillräckligt belyst i underlaget.

Konsekvenser av nya finansieringsmodeller

Nya finansiella lösningar som exempelvis OPS (offentlig-privat samverkan) förs i det remitterade materialet fram som ett komplement till nuvarande finansieringsformer. Med OPS-lösningar kan de delar av landet som har kraftiga finansiella muskler få nödvändiga åtgärder på väg- och järnvägssidan tidigarelagda. I förlängningen finns risk att medel undandras från regioner med stora behov men begränsade möjligheter till medfinansiering. För att undvika en infrastrukturmässig segregering av Sverige bör konsekvenserna för olika delar av landet av ett fortsatt och utökat användande av alternativa finansieringsformer samt eventuella förslag till utjämning klargöras.

Möjligheterna med OPS-lösningar kan och bör tydliggöras ur ett regionalt perspektiv. Näringsdepartementet har ställt sig positiv till nya finansieringsformer och vill testa låta nya lösningar. Om detta i huvudsak kommer att ske i

ekonomiskt starka regioner bör det vara statens självklara uppgift att fördela de statliga medlen på ett utjämnande sätt över landet, det vill säga en större andel statliga pengar i svagare regioner och en mindre i starkare där näringslivet bidrar mer. Genom OPS-lösningar i vissa delar av landet bör statliga medel alltså kunna frigöras på ett sätt som gynnar svagare regioner.

OPS-lösningar innebär inte bara finansiella åtaganden för privata och offentliga aktörer utan även gemensamt risktagande, gemensam konstruktion etc på ett sätt som kan vara både kostnadseffektivt och borga för kvalitet.

Samverkan mellan transportslag

Stråket utmed Smålandskusten illustrerar på ett tydligt sätt hur olika mål och transportslag samverkar. Vårt mål om färre arbetsmarknadsregioner, ökad tillgänglighet och mindre klimatpåverkan kan lösas med utbyggnad och förbättring av E22 och Östersjöbanesystemet i kombination med attraktiva stationslägen för kollektivtrafiken. Anslutande bil- och cykelparkeringar ligger med i en sådan lösning.

Transportslagsövergripande bedömning

Framför allt SIKAs rapport antyder att flera av de tilltänkta, kostnadstunga investeringarna i storstadsregionerna skulle kunna lösas mer samhällsekonomiskt effektivt med andra typer åtgärder. En traditionell sektoriell bedömning skulle med stor sannolikhet ge som resultat att större delen av investeringarna 2010-2019 ska ske i storstadsregionerna. Därför är det mycket viktigt att de möjligheter till transportslagsövergripande insatser som SIKALyfter fram och då främst i storstadsområdena blir analyserade och belysta mer i detalj innan regeringen beslutar om den framtida inriktningen.

Transportsystemet bortom oljeekonomin

De insatser som görs 2010-2019 kommer att användas av generationer framåt. Planeringen för nästa period måste förhålla sig både till nutid men också till framtiden, vilket just nu med klimatfrågorna i fokus är nog så besvärligt. I dagsläget strävar vi efter regionförstoring i ett land som är glesbefolkat med relativt långa avstånd mellan befolkningscentra. Vi är vana vid valfrihet, där en stor majoritet har tillgång till bil med förhållandevis billig bensin. Många tillverkande företag använder bilen och tåget som lagerlokal och kan på så sätt rationalisera sin egen verksamhet.

Vi i Kalmar län har i likhet med många andra insett den förändringskraft som finns i det faktum att vi måste förhålla oss till en klimatförändring. Det är därför vi lyfter fram frågan om en fossilbränslefri region år 2030 i vårt senast regionala utvecklingsprogram. Vi måste redan kommande period börja planera för och ta beslut om utformningen av ett sådant transportsystem. I det remitterade underlaget från Banverket och Vägverket är konsekvenserna av och anpassningen till ett hållbart klimatanpassat eller klimatneutralt transportsystem bortom oljeekonomin inte tillräckligt belysta.

3. Bör nivån på medel till drift- och underhåll utökas, även om det sker genom en minskning av investeringsvolymen?

Flytande övergång

Det är givetvis mycket viktigt att de investeringar som är gjorda underhålls på ett sådant sätt att inte funktionen försämras. Samtidigt visar våra erfarenheter från tidigare planperioder att det inte finns en klar och entydig skiljelinje mellan vad som är investering och vad som är underhåll. Vägförbättringar som per strikt definition skulle betecknas som mindre investeringar har exempelvis många gånger kunnat klaras genom ett samordnat nyttjande av medel från drift- och investeringskontona. Det finns förmodligen även befintlig infrastruktur som kan förändras så att underhållskostnaderna minskar.

Funktionen viktigast - inte formen

Frågan avspeglar till viss del en brist i nuvarande planeringssystem, där fokus i den slutliga åtgärdsplaneringen till stor del ligger på objekt och inte på funktion. Om funktionen i stället lyfts fram som det centrala blir frågan vilket konto eller vilken budget pengarna ska tas ifrån underordnad. Vi saknar följaktligen även här en övergripande helhetssyn på transportsystemet på land. Här bör fyrstegsmodellen kunna utvecklas till ett fungerande instrument .

Vi anser att planeringen av insatser för den kommande perioden 2010-2019 bör utgå från att säkerställa vissa utpekade funktioner eller samband (stråk) mellan regioncentra, lokala arbetsmarknadsregioner etc. Avgränsningen av dessa stråk bör grundas på ovan nämnda helhetssyn på transportssystemet och utföras i nära samarbete mellan kommunerna, regionala självstyrelse- eller samverkansorgan och staten.

Att frågan behöver ställas är dessutom ytterligare ett bevis på det som nämnts tidigare, nämligen att det är för lite pengar i systemet för planering och åtgärder i transportinfrastrukturen.

4. Finns det skäl att förändra fördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringar jämfört med gällande planer?

Järnvägssystemet i regionen eftersatt

Samtliga tolv kommuner i länet, landstinget och regionförbundet har gemensamt erbjudit regeringen en medfinansiering för de investeringar i transportinfrastruktur som i ett första steg är absolut nödvändiga för länets utveckling. Erbjudandet, som lämnats i samarbete med näringslivet i länet, har ett värde mellan 1,5 och 2,5 miljarder kronor. ”Paketet” omfattar insatser på Kust till kustbanan, Stångådalsbanan, Tjustbanan, europaväg 22 och väg 127

Järnvägsnätet i regionen är i stort behov av modernisering, vilket bland annat återspeglas i att minst 90 procent av beloppet hänför sig till åtgärder på järnväg. Till detta bidrar även att åtgärder på järnvägsnätet är mer kostsamma än motsvarande på vägsidan. Ingen av järnvägarna finns emellertid i brist på medel med i Banverkets förslag till reviderad nationell plan 2004-2015.

Näringslivets transportbehov kan inte tillgodoses

Från Kalmar läns horisont är en järnvägssatsning en nyckelfråga för att vi ska nå det regionala utvecklingsmålet att kunna öka rörligheten och tillgängligheten så att vi kan få större och robustare lokala arbetsmarknader. Ett annat exempel är att SÖDRAs och flera andra företags ambitioner att transportera mer gods på järnväg hindras av bristande kapacitet i järnvägssystemet.

Ska vi uppnå både de transport- och de miljöpolitiska målen behöver inte minst de klimatpåverkande utsläppen från godstransporterna minska. Samtidigt är det förhållandevis enkelt att flytta gods från järnväg till väg, men betydligt svårare i motsatt riktning. För att godsmängden på järnväg ska kunna öka krävs på ett helt annat sätt en förbättrad kapacitet i en mer storskalig transportinfrastruktur. På vägsidan kan det många gånger räcka med att åtgärda vissa specifika flaskhalsar för att öka kapaciteten rejält.

Vägarna viktiga när järnvägarna är eftersatta

Vi står dessutom inför ett system- eller paradigmskifte, där fossila bränslen ska fasas ut. Det kan innebära att ett finmaskigt järnvägsnät både ska bibehållas och återuppbyggas. Med det resonemanget ska järnvägen ha än större andel än i nuvarande planer. Å andra sidan är vi ett glesbefolkat län, där vägarna är grunden för att kunna bo och verka utanför befolkningscentra. I flera av de viktiga öst-västliga relationerna såväl inter- som intraregionalt finns under de närmaste decennierna i praktiken ingen annan möjlighet än vägtransport. Så länge som det inte finns realistiska alternativ till bil och lastbil måste väginfrastrukturen finnas med i prioriteringsdiskussionen.

Det som framförts ovan visar att Kalmar län idag i det korta perspektivet har störst resursbehov för insatser på järnvägssidan. Behoven bör i första hand lösas genom att mer pengar förs in i systemet. I andra hand bör en omfördelning göras till förmån för järnvägsinvesteringar.

Funktionstänkande saknas

Den ställda frågan kan egentligen inte besvaras förrän svar getts på en annan fråga. Nämligen vilka funktioner och relationer (stråk) som transportsystemet ska upprätthålla. När det är fastlagt kan det avgöras om funktionen klaras bäst med väg eller järnväg med hänsyn till målen för transportpolitiken och andra relevanta politikområden.

5. Vilka avvägningar/prioriteringar görs bäst på nationell nivå

En i grunden förändrad planeringsmodell nödvändig

Ett mycket stort problem idag vad gäller infrastrukturplanering är bristen på överensstämmelse mellan behoven, de ramar som läggs fast i planeringen och de medel som senare ställs tillförfogande. Med nuvarande stora skillnader mellan beslutade ekonomiska ramar och faktisk tilldelning upplevs planeringen av många som meningslös. Trovärdigheten för nuvarande system undergrävs dessutom när planeringshorisonten är tio till tolv år men finansieringen sker på årsbasis. Den pågående revideringen av planerna 2004-2015 är ett tydligt exempel på det

oskäligen i att lägga fast kostnader för objekt långt fram i tiden när finansieringen inte är långsiktigt säkrad.

Planeringsformen måste dessutom utvecklas så att den blir mer sektorsövergripande och ger uttryck för ett samlat synsätt på transportsystemet. Grundsynen är att ge politiken ett större inflytande (nationell och regional nivå i samspel) och trafikverken en mer expertbetonad genomförande roll. Dialog och delaktighet på såväl nationell, regional och lokal nivå är nödvändigt för att bibehålla ett högt engagemang hos alla inblandade men också för att höja effektiviteten och transparensen i processen. Planeringen måste vidare utgå från en samlad övergripande bild av transportsystemet och dess utvecklingsmöjligheter, en funktion som idag till större delen saknas på nationell nivå.

Ökat regionalt ansvar

Vår utgångspunkt är att grunden i allt utvecklingsarbete finns lokalt och regionalt. Lokala och regionala aktörer har den största kunskapen om sin region och därmed också om vilka insatser och åtgärder som är lämpligast för att uppnå hållbar tillväxt. Transportsystemet spelar en central roll för en regions utveckling. Dessutom är det av stor vikt att återvinna tilltron till planeringsprocessen. Detta löses sammantaget enligt vår bedömning bäst genom att öka den regionala nivåns ansvar och att stärka förankringen på lokal och regional nivå.

Det bör ske genom att en större del av såväl det planeringsmässiga som det ekonomiska ansvaret förs över från den nationella till den regionala nivån. Samtidigt bör planering av transportinfrastruktur ske över större geografiska områden än vad som idag omfattas av ett län för att insatserna ska bli optimala. Den modell som Statskontoret föreslagit i sin rapport *Regionalt ansvar på försök i Skåne och Västra Götaland*, där ansvaret för regionala trafikanläggningar helt eller delvis förs över till den regionala politiska nivån samtidigt som en motsvarande skatteväxling genomförs, bör ingå som förslag i regeringens kommande proposition om transportinfrastrukturen.

Dessa synpunkter har tidigare redovisats av SydSam gemensamt för regioner och regionförbund i de sex sydligaste länen (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) i en skrivelse lämnad till infrastrukturministern den 30 november 2005. Modellen är en utveckling av det samspel som finns idag mellan ansvarigt organ för den regionala transportplanen och Vägverket.

Riktlinjer och medelstildelning nationellt

Den nationella nivåns uppgift i övrigt är att föra ut den statliga politiken, följa upp hur de transportpolitiska målen uppfylls inom regionen/länet samt att svara för att internationella åtaganden och intressen t.ex. utbyggnaden av det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) och Sjömotorvägarna (Motorways of the Sea). Dessutom bör givetvis det totala anslaget till infrastruktur och trafikering hanteras på nationell nivå liksom ett samlat grepp för en grundstruktur i ett nationellt transportnät. Det måste påpekas även i detta sammanhang att mer pengar behövs i systemet för att upprätthålla en nationell samlad politik

6. Vilka slags åtgärder är viktigast för att kvinnor och män på lika villkor skall kunna dra nytta av en stärkt lokal och regional konkurrenskraft?

Jämställda grupper

En generell viktig åtgärd är att beslutande och planerande grupperingar ska bestå av lika andel kvinnor och män. Båda könen erfarenheter och kunskaper måste komma till uttryck i hela planerings- och genomförandeprocessen.

Attraktiv kollektivtrafik

En viktig ansats är en enkel, tydlig och säker kollektivtrafik som utformas så att den har en stor attraktionskraft på alla samhällsgrupper. Vi kraftsamlar på lokal och regional nivå i länet och höjer vår ambitionsnivå för att åstadkomma en attraktivare kollektivtrafik. Stråktänkande införs successivt för busslinjenätet, vi satsar på miljövänliga bränslen i pågående upphandling, samordning sker med färdtjänst och skolskjuts, bygger omstigningsstationer med cykel- och bilparkering med mera; allt i syfte att göra kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ för alla oavsett kön, ålder eller ursprung. I förlängningen är det även väsentligt att kommunikationsfrågor integreras med och ges en helt annan tyngd i den översiktliga fysiska planeringen än vad som är normalfallet idag.

De insatser som vi gör måste mötas upp och kompletteras med motsvarande insatser från nationell nivå. Resurser till en förbättrad transportinfrastruktur är en del, kampanjer på nationell nivå som utformas så att de tydligt appellerar till potentiella manliga kollektivresenärer en annan.

7. Vilka slags åtgärder är viktigast för att minska transportsektorns negativa miljöeffekter?

I Kalmar län har vi koncentrerat oss på utsläppen av klimatpåverkande gaser som nyckelfråga vad gäller att minska miljöpåverkan från transportsektorn. Av oss gjorda beräkningar visar att personbilar och tunga lastbilar svarar för mer än 95 % av utsläppen av koldioxid från transportsektorn i länet. En viktig inriktning i kommande arbetet både inom länsprojektet kring en fossilbränslefri region och länstransportplanen 2010-2019 blir att minska utsläppet av klimatpåverkande gaser från dessa typer av transporter och fordon.

Ökad gång och cykeltrafik

En förhållandevis enkel åtgärd är att öka andelen gång- och cykeltrafik på bekostnad av bil på sträckor upp till cirka fem kilometer. En åtgärd som också bör leda till förbättrad folkhälsa. Åtgärder för gång- och cykeltrafik har i de senaste planeringsomgångarna behandlats i de regionala planerna. Med nuvarande planeringsmodell måste således en större andel än tidigare fördelas i regionala anslag för att säkra satsningar på gång och cykel.

Långväga kollektivtrafik

En attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik kan bidra till minskad klimatpåverkan. För stora delar av landet är det kollektivtrafiken för långa resor

som är realistisk att förbättra, vilket sammanfaller med målet om regionförstoring. Tågtrafiken bör kunna ta andelar både från bil och flyg.

Bättre bil behövs

Samtidigt kan vi i en stor och jämförelsevis glest befolkad del av Sverige aldrig helt tänka bort bilen och lastbilen som medel för utveckling och tillväxt. Vi blir därför mycket beroende av förbättringar av bränslen och fordon. Det innebär i förlängningen att ekonomiska styrmedel och regler beslutade på nationell nivå är helt avgörande för våra möjligheter att minska transportsektorns negativa miljöeffekter. För att ge effekt bör åtgärderna grunda sig på långsiktiga överenskommelser som kan stå sig oavsett den politisk inriktning i övrigt i landet.

För Regionförbundet



Håkan Brynielsson
Regiondirektör

För Länsstyrelsen



Anne-Li Fiskesjö
Länsråd

Bilaga:

För tillväxt bortom oljeekonomin