

Dnr Fi 2016/02568/K

## Remissvar från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet avseende Indelningskommitténs delbetänkande SOU 2016:48 ”Regional indelning - tre nya län”

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har vid inledningen av sommaren tagit emot remissen avseende Indelningskommitténs delbetänkande SOU 2016:48 ”Regional indelning - tre nya län” i egenskap av utpekad remissinstans.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har vid genomgången av delbetänkandet av naturliga skäl främst fokuserat på beskrivningarna kring kollektivtrafiken. Remissinstanserna Landstinget Sörmland och Regionförbundet Sörmland lämnar yttranden som behandlar samtliga i delbetänkandet berörda aspekter.

### **Bakgrund**

Frågeställningar om länsindelning samt ansvars- och uppgiftsfördelning mellan staten och den regionala nivån har utretts och diskuterats sedan mitten av 1900-talet. Den s.k.

Ansvarskommittén fick år 2003 regeringens uppdrag att föreslå förändringar av organisering av det offentliga samt uppgiftsfördelningen mellan stat, landsting och kommuner. I kommitténs delbetänkande Utvecklingskraft för hållbar välfärd SOU 2003:123 var kommitténs sammantagna bedömning att framtiden skulle innebära en stor finansiell utmaning och att legitimiteten för de offentliga verksamheterna var beroende av att medborgarna uppfattar beslut som rättvisa. Kommittén ansåg att en översyn av samhällsorganisationen därför ytterst var ett demokratiskt uppdrag, vars syfte måste vara att ge medborgarna bättre förutsättningar till inflytande, insyn och ansvarsutkrävande.

Den statliga indelningskommittén fick 2015 i uppdrag av regeringen att utreda en ny regional geografi med väsentligt antal färre län och landsting. I slutet av mars 2016 begärde indelningskommittén in underlag med fakta och analyser utifrån den kartbild som då presenterats.

I slutet av juni lämnade indelningskommittén delbetänkandet Regional indelning – tre nya län SOU 2016:48 med förslag på att bilda nya regioner redan år 2019. I denna föreslås att Sörmland tillsammans med Dalarna, Gävleborg, Uppsala, Västmanland och Örebro län ska bilda Svealands län.

Indelningskommittén redogör i delbetänkandet för fyra utgångspunkter för indelning i nya län och landsting:

- Jämnstarka län och landsting – befolkningens storlek är viktig då det handlar om skatteunderlag och ekonomisk bärighet.
- Kapacitet att bygga strukturer för regional utveckling – att kunna upprätta, vidmakthålla och utveckla forskningsmiljöer och kompetenscentra, att kunna fördela resurser och genomföra nödvändiga investeringar.
- Förmåga att ansvara för det regionala hälso- och sjukvårdssystemet inklusive regionsjukvården.
- Utgå från befintliga samverkansmönster

### **Synpunkter från Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet**

Generellt konstaterar vi att kollektivtrafiken bara avhandlas perifert och ytligt i utredningen vilket är förvånansvärt med tanke på dess stora och grundläggande betydelse för samhällsutvecklingen. Ur ett strikt kollektivtrafikperspektiv medför en ny regionindelning lågt mervärde för Sörmland då det redan idag finns ett väletablerat samarbete i den funktionella regionen runt Stockholm/Mälardalen.

Det klart största hindret för en fortsatt positiv utveckling av regionen ser vi snarare i bristande underhåll av järnvägen och i den årliga tågplaneprocessen som omöjliggör en över flera år robust och förutsägbar tidtabell. Staten behöver därmed ta ett tydligt ansvar för att stimulera det kollektiva resandet och bakomliggande syften så som regionförstoring.

Avseende organisation och finansiering av kollektivtrafiken ser förutsättningarna i länen idag mycket olika ut. Vi vill understryka att det kommer att krävas ett gediget förarbete inför en eventuell sammanslagning till en organisation.

Vi vill härmed också framföra följande mer konkreta synpunkter:

#### **Avseende punkt 12.3.1. Arbetsmarknadsregioner och pendling**

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet vill särskilt understryka kommitténs konstaterande om att regionen även framöver är beroende av samverkan med andra regioner, för Sörmlands vidkommande gäller det främst region Stockholm. Om fokus på samarbetet med Stockholm inte prioriteras högst hotas tillväxten i regionerna och därmed ett av syftena med en förändrad regional indelning av landet.

Färre administrativa gränser måste leda till en strävan av nationella lösningar för medborgarnas och resenärernas bästa.



**Avseende punkt 12.3.3. Kollektivtrafik**

Som delbetänkandet redovisar är en konsekvens av regionbildningen att sex regionala kollektivtrafikmyndigheter ska bli en. Vi instämmer att detta kan komma att underlätta för planeringen av idag länsöverskridande trafik och därmed på sikt öka kollektivtrafikens attraktivitet i vissa stråk. För de viktigaste stråken finns dock redan idag ett välutvecklat samarbete. Samtidigt innebär en centralisering till bara en myndighet utmaningar som behöver hanteras.

Närhetsprincipen gäller inte bara ur ett medborgarperspektiv utan är också viktig för samarbetet med kommunerna. Den nya regionen kommer att bestå av 64 kommuner och geografien medför att det finns mycket olika förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik.

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har ett etablerat samarbetsforum för regelbunden beredning och förankring av viktiga frågor i det så kallade kollektivtrafikhandläggarnätverket där tjänstemän från samtliga medlemmar i kommunalförbundet, det vill säga länets nio kommuner och landsting, deltar. En fortsatt beredning och lokal förankring av frågor som rör kollektivtrafik behöver säkras framöver. Det visar också utfallet av regionbildningen i Västra Götaland där det har bildats fyra delregionala kollektivtrafikråd och politiska stadstrafikforum för de största städerna med syfte att regelbundet samråda kring kollektivtrafikens utveckling. Vi anser att vissa funktioner även framöver behöver ha en förankring i och fördjupad kunskap om den lokala geografien, det gäller primärt tjänster kring trafikplanering.

Också vi vill därför understryka att det kommer att krävas en ny intern organisation för att bygga upp och vidmakthålla en legitim och konstruktiv dialog med kommunerna, något som kommittén mer generellt konstaterar i punkt **12.7. Avvägningarna**.

**Avseende punkt 12.3.4. Bedömning av effekter vid bildandet av nya län och landsting**

Kommittén skriver om kollektivtrafikens ökade betydelse i takt med att läns- eller landstingsgemensamma resurser koncentreras till olika orter, med andra ord förutspås ett ökat transportbehov för resor till specialiserad vård. Vi anser att det är av stor vikt att också inkludera kostnader för ett ökat transportbehov när effektiviseringar inom sjukvården utreds. Det finns annars en risk för markant ökade kostnader för kollektivtrafiken.

För Sörmlands vidkommande är det dessutom angeläget att en utökning av den kommande inomregionala trafiken inte påverkar den fortsatta utvecklingen av trafiken till och från Stockholm. Nyligen framtagna befolkningsframskrivningar tyder på att Stockholm och även dagens grannlän kommer att växa ännu snabbare än tidigare beräknat vilket snarare kräver ett ännu större fokus på ett utvecklingsarbete med Stockholm framöver.

**Avseende punkt 18. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

För att underlätta implementeringen och få en mer långsiktig effekt av den nya regionindelningen är det viktigt att även övriga offentliga samverkansorgan, för vårt

vidkommande främst Trafikverket och Länsstyrelsen, väljer samma geografiska indelning från samma startdatum.

#### **Avseende punkt 19.5. Konsekvenser för kollektivtrafiken**

Kommittén konstaterar att lämplig storlek på och organisering av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör analyseras ytterligare till exempel inom ramen för en eventuell översyn av kollektivtrafiklagen, bland annat med tanke på att det blir enklare att lägga trafikplikt på förhållandevis långväga relationer och som vid en eventuell storregion går från att vara interregional trafik till regional trafik enligt Lag (2010:1065) om Kollektivtrafik.

Vi instämmer i slutsatserna och anser att trafikpliktsbesluten behöver konsekvensanalyseras mer noggrann framöver för att inte omöjliggöra kommersiell trafik som fyller en viktig funktion på främst långväga relationer. Å andra sidan ska den upphandlade trafiken också framöver kunna garantera ett långsiktigt stabilt basutbud för samhällets behov.

Vi vill också lyfta komplexiteten i en analys av organisering med tanke på att befintliga organisationsformer idag är mycket olika i de berörda länen. Det ska bland annat också tas hänsyn till de olika regionala tågsystemen inom ramen för MÅLAB, TiB, UL och X-trafik.

Ytterligare områden som behöver analyseras är de olika finansieringsformerna av kollektivtrafiken inklusive skatteväxlingen.

Det kommer med andra ord att krävas ett mycket gediget förarbete.

**För Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet**

Monica Johansson  
Ordförande

Helena Ekroth  
Myndighetschef