



2016-09-27

Ert dnr: Fi2016/02568/K

[fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:fi.registrator@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## Remissvar angående Regional indelning – tre nya län (SOU 2016:48)

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

### Sammanfattning Indelningskommitténs förslag

Kommittén bedömer att det finns politisk acceptans i de berörda länen för en indelningsändring. De förslår därför att:

- Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län läggs samman till Norrlands län
- Uppsala, Södermanlands, Örebro, Västmanlands, Dalarnas och Gävleborgs län läggs samman till Svealands län
- Västra Götalands och Värmlands län läggs samman till Västra Götalands län

De föreslagna ändringarna i länsindelningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Den förändrade landstingsindelningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

### Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Utbyggd regional kollektivtrafik är helt avgörande för att regionreformen ska bli en framgång. För att de nya regionerna ska svetsas samman till funktionella regioner, med god tillgänglighet till samhällsservice, kultur, handel och fritidssysselsättningar, och den regionala tillväxten stimuleras måste den regionala kollektivtrafiken byggas ut. Vill regeringen förbättra sysselsättningen, bostadsförsörjningen och den ekonomiska tillväxten måste det regionala resandet underlättas.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är en brist att Indelningskommittén inte gjort någon analys av hur kollektivtrafiken kan göra de nya regionerna funktionella. Vi har tagit fram en [rapport om Kollektivtrafik för funktionella storregioner](#) som kan användas som underlag i det fortsatta arbetet. Överhuvudtaget är kommitténs analys av konsekvenserna för kollektivtrafiken mycket översiktlig, vilket är allvarligt med tanke på att kommittén, enligt direktiven<sup>1</sup>, ska analysera hur förslagen påverkar möjligheterna till en ändamålsenlig organisering av lokal och regional kollektivtrafik. Vi ställer oss därför bakom utredningens förslag om att ytterligare analyser bör göras t.ex. inom ramen för en eventuell översyn av kollektivtrafiklagen.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> S. 340

<sup>2</sup> S. 312



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Den viktigaste faktorn för att arbetsmarknadsregionerna ska växa, företagens kompetensförsörjning bli bättre, sysselsättningen öka och tillväxten stimuleras, är kort restid. Upp till en timmes restid åt varje håll är vad många klarar av att arbetspendla om livet i övrigt ska fungera.

Historiskt har bilen haft stor betydelse för att vidga arbetsmarknadsregionerna. Men bilens potential, med en räckvidd utan köer på cirka 10 mil, är till stor del redan utnyttjad. När tåget blev snabbare blev det möjligt att pendla längre sträckor med tåg än med bil. Tåget har härigenom övertagit rollen som förstörare av arbetsmarknadsregionerna.

I dag bromsas utvecklingen mot större arbets- och bostadsmarknader av kapacitetsbristen på järnvägsnätet. En kapacitetsbrist som dessutom leder till förseningar, trängsel och ökade kostnader samt negativa regionalekonomiska effekter och försämrad produktivitet osv. Prognoser från såväl Trafikverket som KTH visar att det regionala tågresandet kommer att fortsätta att växa om infrastrukturen byggs ut. Regering och riksdag måste därför anslå riktade pengar till utbyggnad av kollektivtrafiken i de nya länen. Framförallt behövs det särskilda statliga investeringar i banor för regional trafik som ger kort restid, hög turtäthet och hög kapacitet. Det behövs riktade anslag utöver planerade infrastruktursatsningar. Svensk Kollektivtrafik anser därför att regeringen i direktiven till Trafikverket om att utarbeta ett förslag till ny nationell plan ska ge Trafikverket i uppdrag att beakta de behov som finns i de nya regionerna för att de ska bli funktionella.

Vi anser också att det är en brist att infrastrukturanlagen inte får användas till trafikering. Norrbotniabanan kostar exempelvis 29 miljarder kr inkl. kostnaderna för ERTMS, men det saknas 10 miljoner för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna trafikera med banan med persontrafik. För att kunna använda anlagen så effektivt som möjligt enligt fyrstegsprincipen och för att förbättra tillgängligheten, öka kollektivtrafikens marknadsandel och för att bidra till klimatarbete och luftkvalitet anser Svensk Kollektivtrafik att Trafikverket bör kunna använda anlagen även till trafikering.

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de nuvarande länen ska alltså bli en i varje region. Som indelningskommittén konstaterar kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vara organiserade på olika sätt och formerna för detta är något som landsting och berörda kommuner måste lösa inför sammanslagningarna.

Som kollektivtrafiklagen är utformad kan en eller ett fåtal kommuner blockera majoriteten vid bildandet av en ny gemensam regional kollektivtrafikmyndighet och när överenskommelser om skatteväxling om kollektivtrafik ska göras. Detta är mycket olyckligt. Det är också olyckligt att Indelningskommittén inte har analyserat hur denna fråga kan lösas. Svensk Kollektivtrafik anser att en eller ett fåtal kommuner inte ska ha möjlighet att blockera majoriteten vid bildande av ny gemensam regional kollektivtrafikmyndighet och överenskommelser om skatteväxlingen för kollektivtrafik. Vi anser därför att de nya regionerna automatiskt bör vara ansvariga för kollektivtrafiken i de nya regionerna. Denna fråga bör lösas inom ramen för den översynen av kollektivtrafiklagen som regeringen aviserat.

Svensk Kollektivtrafik delar kommittén uppfattning att vi i dag har "en stat på regional nivå som är fragmenterad och sektoriserad med en asymmetrisk indelning. Många statliga myndigheter har svårigheter att samordna sig sinsemellan på grund av sina olika regionala indelningar. Till detta ska läggas svårigheter att samordna sig och samverka med kommuner och landsting."<sup>3</sup> Vi ställer oss därför bakom utredningens förslag om att

---

<sup>3</sup> S.142



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

relevanta statliga myndigheter, som har en regional indelning, ska koordineras med den nya läns- och landstingsindelning. Vi håller även med om att denna samordnade regionala indelning är av särskild vikt för Trafikverket.<sup>4</sup>

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD

---

<sup>4</sup> S.143