

Näringsdepartementet

Er referens
N2017/00222/HL

Diarienummer
Utr 2017/3

Datum
2017-03-17

Yttrande över betänkandet SOU 2017:1 För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd

Den parlamentariska kommitténs uppdrag var att lämna förslag till inriktning och utformning av en sammanhållen politik för en långsiktigt hållbar utveckling i Sveriges landsbygder. I detta yttrande kommer Trafikanalys främst kommentera förslag med koppling till transportpolitiken.

Kommittén har formulerat följande mål för transportinfrastrukturen: en infrastruktur som *säkerställer* person- och godstransporter till medborgarna och näringslivet i landsbygderna.

Transportpolitiken utgår från de transportpolitiska målen med ett övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i *hela* landet. Vidare stipulerar funktionsmålet att: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en *grundläggande* tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet.

Trafikanalys avstyrker Landsbygdskommitténs förslag till målformulering för transportinfrastrukturen med hänvisning till att kommitténs målsättning täcks in av befintliga transportpolitiska mål. Trafikanalys konstaterar dessutom att risken med en omfattande och överlappande målapparat är att målstyrningen försämrats.¹ Flera mått för tillgänglighet i Trafikanalys nyligen genomförda preciseringsöversyn av de transportpolitiska målen redovisas per kommun eller kommungrupper där tillståndet i landsbygderna går att urskilja.²

Vi kan också konstatera att kommitténs förslag till målsättning är mycket allmänt hållen och att det blir avgörande vilken betydelse man lägger i ordet säkerställa. Då innebörden är diffus blir det även svårt att genomföra uppföljningar och bedöma huruvida målsättningen nås.

¹ Trafikanalys (2017): Ny målstyrning för transportpolitik, *Rapport 2017:1*, Stockholm.

² Trafikanalys (2017): Preciseringsöversyn; indikatorer och uppföljning, *PM 2017:1*, Stockholm.

Trafikanalys har i tidigare utredningar pekat på att innebörden av begrepp som *grundläggande* tillgänglighet ytterst är en ideologisk fråga som kräver ett politiskt ställningstagande, och vi menar att detsamma gäller för *säkerställa*.³ Därtill behöver ställningstaganden följas av beslut om ekonomiska medel för att uppnå den beslutade ambitionsnivån.

Det är positivt att utredningen har insikten om att tillgänglighet inte enbart är en fråga om förbättrade transport- och kommunikationsmöjligheter. Att skapa fysisk regionförstoring är i de flesta fall ingen möjlighet för de avlägsna landsbygderna på grund av de stora avstånden, vilket gör det svårt att åstadkomma större och flexiblare arbetsmarknader. I dessa kommuner handlar det istället om att arbeta med det befintliga utbudet av service och arbetsmarknad på den lilla orten. Tillgänglighet i dessa glesa områden handlar därför om lokalisering av servicepunkter såsom livsmedelsbutik med posthantering och inte minst utbyggnad av bredband, det vill säga åtgärder bortom transportpolitikens område. Vi uppfattar att utredningen delar detta synsätt.

Landsbygdskommittén anser att de samhällsekonomiska analyserna bör vidgas (s. 109). Trafikanalys håller med om att det finns ett behov av mer forskning och utveckling för att förbättra och utveckla den samhällsekonomiska analysen, men vill samtidigt påpeka att det inte bara är den samhällsekonomiska bedömningen, utan det *samlade* underlaget, inklusive de samlade effektbedömningarna som ska leda infrastrukturplaneringen rätt. Den samlade effektbedömningen ska bl.a. omfatta fördelningsanalyser som tydliggör hur både infrastrukturinvesteringar och andra styrmedel påverkar olika delar av landet.

När nya skatter och avgifter föreslås inom transportsektorn är effekterna för landsbygden viktiga. Det visas inte minst av de pågående diskussionerna om vägslitage- respektive flygskatt. Frågeställningen är på motsvarande sätt relevant också avseende personbilstrafiken på landsbygden, som redan betalar för de negativa externa effekter den förorsakar.⁴

Utredningen föreslår att nuvarande system för reseavdrag avskaffas och ersätts med ett avståndsbaserat. Det är positivt med regler som underlättar kontroll och försvårar fusk. Däremot kommer sannolikt landsbygdsborna även med de nya reglerna vara i minoritet bland nyttjarna av avdraget, beroende på att antalet landsbygdsbor vida understiger övriga kategorier. Ett avståndsbaserat system skulle däremot möjligen öka kollektivtrafik användningen i städerna vilket naturligtvis är positivt.

Kommittén föreslår (s. 112) att regeringen förtydligar att planeringen av enskilda vägar ska behandlas i länstransportplanerna. Motivet är att annars tenderar de enskilda vägarna få en eftersatt funktionalitet genom att de prioriteras olika regionalt. Är det rimligt att inkludera samtliga enskilda vägar (cirka 43 000 mil enligt utredningen) i länstransportplanen? En begränsning till enskilda vägar som uppbär statsbidrag skulle reducera

³ Trafikanalys (2012): Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, *Rapport 2012:5*, Stockholm.

⁴ Trafikanalys (2016): Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, *Rapport 2016:6*, Stockholm.

väglängden till omkring 7 000 mil, vilket kan jämföras med det statliga vägnätet på omkring 10 000 mil.

En avgörande fråga är huruvida kommitténs förslag skulle åstadkomma ett tvärsektorielt arbetssätt och en tydligare styrning samordning av landsbygdsfrågor. Utredningen lämnar följande förslag:

1. Att det i kommittéförordningen stadgas att kommittéer i sina betänkande ska ange konsekvenser för landsbygden av sina förslag.
2. Att det i samband med regeringens gemensamma beredning av propositioner och andra regeringsbeslut införs en särskild bedömning av beslutens konsekvenser för landsbygden.
3. Att vissa myndigheter och statliga bolags landsbygdpolitiska ansvar tydliggörs i myndigheternas instruktioner och bolagens ägardirektiv.
4. Att det i varje län ska inrättas en strategisk och operativ samordningsfunktion, benämnd landsbygdsdelegation. Landsbygdsdelegationerna ska, inom ramen för länsstyrelsernas samordningsuppdrag, samordna de statliga myndigheternas verksamhet inom landsbygdspolitiken. Delegationerna ska ledas av landshövdingarna.

Konsekvent genom hela utredningen används pluralisformen av landsbygd och vi anser att så även bör göras i den första punktsatsen ovan.

Trafikanalys tillstyrker förslagen enligt punkterna 1, 2 och 4 då dessa förslag bidrar till att landsbygdsfrågorna kommer att bli mer belysta. Tveksamheten till punkten 3 kommer sig av att Trafikverket föreslås få i uppdrag att ange specifika objekt eller andra åtgärder i landsbygderna som ska prioriteras på regional nivå. Vår tolkning är att Trafikverket genom detta får mandat att köra över de regionalt utvecklingsansvariga som ansvarar för den regionala transportplanen. Vi menar att de regionalt utvecklingsansvariga har mer lokal kännedom och därmed har bättre förutsättningar för att prioritera bland objekt.

Kommittén föreslår (s. 111) att länsstyrelserna ges ett särskilt ansvar att till de regionalt utvecklingsansvariga redovisa landsbygdernas behov av upprustningar och nyinvesteringar. Kommittén menar att staten genom länsstyrelserna bör förfoga över denna kompetens, så att landsbygdernas behov på ett tydligt sätt fångas upp i de regionala systemanalyserna som länsplaneupprättarna ansvarar för. Fördelen med en sådan ordning är visserligen att man säkerställer att landsbygdsfrågorna verkligen blir belysta. Å andra sidan torde de regionalt utvecklingsansvariga vara fullt kapabla att genomföra dessa analyser av landsbygdens behov. Trafikanalys ser att det finns en risk för dubbelarbete om länsstyrelsen ska ha denna funktion.

Utredningen föreslår att ett forskningscentrum inrättas för regional- och landsbygds-ekonomisk forskning. Vid sidan av de lärosäten som har sådan kompetens vill vi även nämna CERUM vid Umeå universitet som ursprungligen inrättades av regeringen med uppgift att initiera och genomföra forskning om regional utveckling, bedriva tvärvetenskapliga forskningsprojekt samt sprida forskningens resultat till olika samhällsintressen.

Man kan också fundera om inte exempelvis statsvetenskaplig kompetens skulle vara värdefull vid en sådan centrumbildning, vid sidan av de kompetenser som utredningen anger.

I detta ärende har Brita Saxton beslutat. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör