

# Länsstyrelsernas roll i infrastruktur- planeringen

**Ur KB:s samlingar**

Digitaliserad år 2015



1996:142

Delbetänkande av  
Länsstyrelse- och trafikutredningen

# Länsstyrelsernas roll i infrastruktur- planeringen

SOU

1996:142

Delbetänkande av  
Länsstyrelse- och trafikutredningen





Statens offentliga utredningar  
1996:142  
Kommunikationsdepartementet

A: Ref KB  
Occ SOU  
1996:142

# Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen

Delbetänkande av Länsstyrelse- och trafikutredningen  
Stockholm 1996



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Fax: 08-20 50 21  
Telefon: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor  
Distributionscentralen  
103 33 Stockholm  
Fax: 08-405 10 10  
Telefon: 08-405 10 25

Tryckt av  
REGERINGSKANSLIETS  
OFFSETCENTRAL  
Stockholm 1996

ISBN 91-38-20385-5  
ISSN 0375-250X

## Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Regeringen bemyndigade den 21 december 1996 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom områdena fordon, trafik och infrastruktur.

Som särskild utredare förordnades den 27 februari 1996 generaldirektör Gunnel Färm.

Som experter förordnades fr.o.m. den 16 april 1996 länsråd Stig Modig, kansliråd Astrid Nensén Ugglå, hovrättsassessor Brita Saxton, departementssekreterare Pär Westerberg och länsråd Erik Österberg.

Till sekreterare förordnades fr.o.m. den 18 mars 1996 civilingenjör Tina Linnakivi.

Genom beslut den 18 juli 1996 har regeringen förlängt tiden för redovisning av del- och slutbetänkandet till den 15 oktober 1996 och den 1 februari 1997.

Utredningen har antagit namnet Länsstyrelse- och trafikutredningen.

Härmed överlämnas delbetänkandet Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen (SOU 1996:142).

Stockholm i oktober 1996

Gunnel Färm

Tina Linnakivi



# Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
1 Bakgrund och kort historik	11
1.1 En blick bakåt	11
1.2 Målen i 1988 års trafikpolitiska beslut	12
1.3 Den trafikpolitiska utvecklingen efter 1988	13
1.4 Infrastrukturplanering och dagens regionala organisation	14
1.5 Avslutade utredningar och förslag	23
1.6 Pågående utredningar	31
2 Utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet	33
3 Förtydligande av länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen	37
3.1 Tankar under utredningens gång	37
3.2 En tydligare roll för länsstyrelserna i infrastrukturplaneringen	41
3.2.1 Förslagets innehåll	41
3.2.2 Motiv till förslaget	45
3.2.3 Hur och när förslaget skall genomföras	49
3.3 Konsekvenser och effekter av förslaget	50
4 Utredningens uppdrag och arbete	55
Bilagor	59





## Sammanfattning

Mitt uppdrag är att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena. I detta delbetänkande presenteras förslag till hur länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen kan göras tydligare och hur länsstyrelserna på ett bättre sätt kan bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen på regional nivå.

Under utredningsarbetet har en genomgång av avslutade och pågående utredningar samt förslag på området gjorts. Dessutom har jag låtit göra en utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet. Utvärderingen bifogas i sin helhet delbetänkandet. Utvärderingen kommer även att utgöra en del av underlaget för det fortsatta arbetet med slutbetänkandet.

### *Förslaget*

En *samordnad regional transportplan* för en period av tio år, med en helhetssyn på regionala infrastruktursatsningar, upprättas och ersätter dagens plan för länstrafikanläggningar. Planen skall omfatta samtliga transportslag och ha koppling till övrig samhällsplanering och samhällsutveckling.

Den samordnade regionala transportplanen skall vara utformad så att den utgör underlag för länets begäran om resurser för dess genomförande och tillställas regeringen. *Beslut om fördelning av anslagen skall fattas av regeringen* och omfatta en period av fyra

år. Regeringen skall göra sin bedömning bl.a. utifrån de nationella trafikmålen uppfyllelse i planen.

Länet skall, jämfört med i dag, få *ansvar för en utökad del av anslagen till den infrastruktur som i första hand är av regionalt intresse*. Länet skall besluta om anslag till åtgärder som är viktiga för länet och bl.a. syftar till att uppnå bättre regional balans, bättre tillgänglighet och bättre miljö i regionen.

I arbetet med att upprätta den regionala transportplanen är *länsstyrelsens roll* bl.a. att *samordna* de regionala och kommunala intressena och att vara *förhandlare* med länets aktörer. För arbetet med planen inrättar länsstyrelsen en beredningsgrupp. Samtliga aktörer måste ges reella möjligheter att påverka innehållet i planen.

Länsstyrelsen har huvudansvaret för att den nationella trafikpolitiken får genomslag i planen.

*Länsstyrelsens styrelse godkänner planen.*

Efter regeringens beslut om medelstillelning för planens genomförande *fastställer länsstyrelsens styrelse planen.*

*Länsstyrelsen har budgetansvar för planens genomförande* vad beträffar de regionala infrastruktursatsningarna. Trafikverken har budgetansvar för objektens genomförande.

*Länsstyrelsen ansvarar för årlig återrapportering till regeringen, med en mot planen avstämd utvärdering och uppföljning, samt redovisning av nedlagda kostnader.*

### *Motiv till förslaget*

Det är i dag svårt att få en totalbild av hur de trafikpolitiska målen förverkligas på regional nivå. Det regionala inflytandet är splittrat och begränsat, vilket bidrar till att möjligheterna är små att styra mot uppsatta trafikpolitiska mål. Förutsättningar att besluta om infrastruktursatsningar med en helhetssyn kan för närvarande ses i ett samlat perspektiv endast på nationell nivå. Medel fördelas enligt sektorsgrunder, utan tillräcklig samordning mellan trafikslagen och utan tillräcklig sammanvägning med övrig samhällsplanering, på lokal och regional nivå. Sektorsintressena är starka och länsstyrelsen har i dag inte tillräckligt mandat att samordna trafikverken.

Mitt förslag, att upprätta regionala transportplaner med helhetssyn på den regionala trafikens infrastruktur, kombinerat med ett utökat ansvar för anslagen för dess genomförande, innebär att det är länets intressenter, med länsstyrelsen som samordnare och beslutsfattare, som själva tillsammans skall göra prioriteringar mellan olika trafiklösningar och trafikslag. På så sätt kan man bättre tillgodose de regionala behoven och förutsättningarna samt styra insatserna så att de uppsatta trafikpolitiska målen uppfylls.

Länsstyrelserna har i dag en bred kompetens inom samhällsplaneringen. Länsstyrelserna har vidare en tvärsektoriell organisation, vilket innebär att de har förutsättningar att samordna flera sektors verksamhet på den regionala nivån. Länsstyrelserna inrättar redan i dag beredningsgrupper för arbete med länstrafikanläggningsplaneringen. Mot denna bakgrund känns det naturligt för mig att föreslå länsstyrelserna som sammanhållande och ansvariga för arbetet med de regionala transportplanerna, kombinerat med ett utökat ansvar för anslagen.

Vägverket fördelar i dag anslagen till länstrafikanläggningar mellan länen. En samordnad regional transportplan omfattar samtliga trafikslag. Det finns därmed ett behov för länsstyrelserna

av direktkontakt med den nationella uppdragsgivaren. Detta talar för att anslag för den regionala transportplanens genomförande skall fördelas av regeringen direkt till länen.



# 1 Bakgrund och kort historik

## 1.1 En blick bakåt

Fram till 1800-talets slut låg den regionala förvaltningen i stort sett hos länsstyrelserna. Landstingen kom till genom 1865 års landstingsförordning. Den nuvarande länsförvaltningen utformades huvudsakligen under 1940- och 1950-talen då bl.a. länsnämnder inrättades vid sidan av länsstyrelsen.

Utvecklingen med en expanderande offentlig verksamhet ledde till samordningsproblem på den regionala nivån och till en dragkamp mellan företrädare mellan olika uppfattningar om hur statsförvaltningen borde vara organiserad. Flera utredningar tillsattes under 1960-talet. Två av utredningarna, Länsförvaltningsutredningen och Länsdemokratiutredningen, kom fram till olika slutsatser beträffande samhällsförvaltningens regionala organisation. De linjer som de företrädde, den statliga förvaltningen respektive självstyrelselinjen (länsdemokratilinen), har sedan dess kommit att ställas mot varandra. Utredningsarbetet ledde fram till en mindre delreform 1971 och beslut om att utredandet skulle fortsätta i Länsberedningen.

Länsberedningen kom 1974 fram till att huvudmannaskapet för den samordnande samhällsplaneringen skulle ligga hos länsstyrelserna.

1976 tillsattes Länsdemokratikommittén. Kommittén lämnade i sitt slutbetänkande 1982 bl.a. förslag till förstärkt samordning på



regional nivå och vidgad länsdemokrati genom att landstingen skulle utse samtliga ledamöter till vissa länsorgan.

1985 fattades ett beslut om försöksverksamhet med en samordnad länsförvaltning i Norrbottens län. Frågan om samordnad förvaltning utreddes av en parlamentarisk kommitté som föreslog att flera statliga länsmyndigheter skulle gå samman och bilda nya länsstyrelser i alla län. Den samordnade länsförvaltningen trädde i funktion 1991.

1991 tillsattes en utredare för att analysera den offentliga verksamhetens regionala uppbyggnad. Detta arbete skedde under namnet Regionutredningen. Utredningen redovisade tre olika alternativa organisationer på regional nivå. Alternativen var statligt regionalt ansvar, kommuner i samverkan respektive regionalt folkstyre.

Regeringen tillkallade därefter en parlamentarisk beredning för fortsatt arbete med den regionala verksamhetens uppbyggnad. Regionberedningen lämnade sitt slutbetänkande i februari 1995. Regeringens proposition i frågan läggs under hösten 1996.

## 1.2 Målen i 1988 års trafikpolitiska beslut

De trafikpolitiska mål som gäller i dag lades i huvudsak fast genom riksdagens trafikpolitiska beslut 1988. Det övergripande målet är att erbjuda medborgarna i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Riksdagsbeslutet innehåller också fem delmål som gäller tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans.

Riksdagen lade fast ett antal styrande principer för det trafikpolitiska agerandet. En central fråga är att rättvist och på ett

effektivt sätt ta ut kostnaderna för trafiken. En annan är att effektiv konkurrens och samverkan mellan olika trafikutövare och transportlösningar skall främjas. Vidare skall statsmakternas beslut om fördelning av investeringsmedel till transportsystementets infrastruktur bygga på en samordnad, långsiktig planering och en ökad målstyrning. Kunden skall stå i centrum och samhällets påverkan på transporter skall i första hand ske med styrmedel som ger utrymme för valfrihet för konsumenterna.

### 1.3 Den trafikpolitiska utvecklingen efter 1988

Efter 1988 års trafikpolitiska beslut har det skett en utveckling av trafikpolitiken. Kraftfulla satsningar på investeringar i infrastruktur, ökad regionalisering, ökad miljöhänsyn, ny trafiksäkerhetsstrategi och större vikt vid internationella frågor är några kännetecken i denna utveckling.

I proposition 1990/91:87 om näringspolitik för tillväxt lyftes *investeringar i infrastruktur* fram som ett medel för tillväxt i samhället. Resultatet av propositionen blev bl.a.:

- Investeringarna i infrastruktur ökade kraftigt.
- Medel reserverades för särskilda åtgärder i storstadsregionerna.
- Det politiska inflytandet över investeringsplaneringen skulle stärkas, liksom det nationella perspektivet.
- Det rikspolitiska inflytandet över riksvägar skulle stärkas, samtidigt som länsstyrelserna tillförsäkrades en fortsatt aktiv roll i planeringen.
- Vägverket omorganiserades och indelades i en väghållningsdivision med sju väghållningsregioner, samt i en produktionsdivision med fem regioner.

Länens ansvar för anslaget till *länstrafikanläggningar* (LTA) har utvidgats. Länen har i dag, inom ramen för dessa anslag, möjlighet

att prioritera mellan investeringar i länsvägar, länsjärnvägar, kollektivtrafikanläggningar, vissa flygplatser och vissa hamnar.

Målet att *miljöanpassa transportsystemet* har fått en allt större tyngd. Miljöpolitiska beslut som har betydelse för transportsektorn är bl.a. En god livsmiljö (prop 1990/91:90), Klimatpropositionen (prop 1992/93:179), Kretsloppspropositionen (prop 1992/93:180), Finansplanen (prop 1993/94:100, bil 1,4 och 7) och Handlingsplan mot buller (prop 1993/94:215).

Sveriges medlemskap i *Europeiska unionen* och det utökade samarbetet med regioner utanför nationens gränser, t.ex. *Östersjöregionen*, bidrar till att nya samarbetsformer utvecklas, exempelvis när det gäller kommunikationsfrågor.

## 1.4 Infrastrukturplanering och dagens regionala organisation

Det finns i dag 24 län med var sin länsstyrelse. Trafikverken har samtliga en regional organisation, vilken sinsemellan varierar i geografisk omfattning. Verkens regioner är större än länen och i flera fall delar verkens regioner länet i två delar, dvs. ett län tillhör två olika regioner.

### **Banverket**

Banverket blev tilldelat ansvaret för bannätet 1988, då dåvarande SJ delades in i ett affärsverk för järnvägstrafiken och en myndighet för banhållning m.m.

Banverket är organiserat i fem banregioner. Chefen för en banregion är direkt underställd generaldirektören för Banverket. Regionerna svarar för förvaltning av järnvägsnätet, investerings-



planering och produktion. I Banverkets organisation ingår också Järnvägsinspektionen som en självständig myndighet.

Banverket upprättar en *investeringsplan för stomjärnvägarna*. Planeringsarbetet sker till stor del vid regionkontoren. Banverket upprättar planen efter att ha hört länsstyrelserna, Statens järnvägar, och berörda centrala verk. Innan en länsstyrelse yttrar sig över planförslaget, skall berörda trafikutövare, trafikhuvudmän och kommuner höras. Planen fastställs av regeringen.

Planer för länsjärnvägar ingår i länstrafikanläggningsplanen, som fastställs av länsstyrelsen.

Banverket skall som statens företrädare på central nivå ha ett samlat ansvar, ett s.k. sektorsansvar. Detta innebär att Banverket har ett ansvar för hela järnvägstransportsystemet vad beträffar bl.a. dess tillgänglighet, framkomlighet och miljöpåverkan.

Banverket planerar att genomföra en omorganisation senast den 1 januari 1998. Banverket kommer då att delas in i en linjeorganisation för förvaltningen och en för produktionen. Förvaltningslinjen organiseras i fem regioner. Produktionslinjen organiseras i sju distrikt.

## **SJ**

SJ-koncernen består av moderföretaget, affärsverket SJ, och dess dotterbolag. Koncernens verksamhet omfattar de fem rörelsegrenarna persontrafik, godstransporter, färjetrafik, maskin- och fordonsunderhåll samt fastighetsförvaltning.

Kärnan i SJ-koncernens affärsverksamhet är järnvägstrafiken. SJ förvaltar också fastigheter och vissa spår och bangårdar, främst för godstrafiken. Inom affärsverket finns fem divisioner (Persontrafik-,

Godstransport, Maskin-, Fastighets- och Datadivisionen), koncernstabber och stödjande servicefunktioner.

Fastighetsdivisionen, som är indelad i fyra regioner, ansvarar för förvaltning av mark, stationer, resecentrum och andra byggnader åt SJ. I verksamheten ingår utveckling av stationer och resecentrum, vilket sker i nära samarbete med kommuner, trafikhuvudmän och Banverket. Divisionen samordnar även koncernens intressen inom den fysiska samhällsplaneringen.

### *Vägverket*

Vägverket är central förvaltningsmyndighet för frågor om väghållning och säkerhet i vägtrafiken. Vägverkets huvuduppgifter är bl.a. att svara för statens väghållning och svara för planeringen av de statliga vägarna.

Med Vägverkets myndighetsuppgifter avses alla de uppgifter som verket skall svara för. Myndighetsuppgifterna delas in i fyra huvuduppgifter; sektorsuppgifter, myndighetsutövning, statlig väghållning och produktion.

Vägverkets sektorsuppgifter innefattar den verksamhet som krävs för att verket skall kunna ta sitt sektorsansvar. Sektorsansvaret innebär att verket har ett samlat ansvar som statens företrädare på central nivå för hela vägtransportsystemet (prop. 1995/96:131, Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m.). Sektorsansvaret innefattar ansvar för bl.a. vägsystemets miljöpåverkan, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet. Ansvaret innebär att Vägverket inom ramen för sina befogenheter, verksamhetsmål och resurser aktivt skall verka för dessa frågor. Vägverket har en samlande och pådrivande roll gentemot övriga aktörer inom vägtransportsektorn, men skall inte ta ett operativt ansvar



inom områden där annan huvudman har ett entydigt ansvar. Sektorsansvaret innebär vidare ett resultatansvar gentemot regeringen.

Vägverkets regionala organisation utgörs av sju väg- och trafikregioner som leds av var sin vägdirektör. Vägdirektören är direkt underställd generaldirektören.

Vägverket upprättar *en nationell väghållningsplan* för stamvägnätet. Planen fastställs av regeringen.

Parallellt med den nationella väghållningsplanen bedrivs ett planeringsarbete på den regionala nivån med att ta fram *regionala väghållningsplaner*. Arbetet bygger på direktiv och ekonomiska ramar från Vägverkets huvudkontor. Regionerna genomför planeringen i dialog med bl.a. länsstyrelser och kommuner samt andra som kan ha ett väsentligt intresse av planen. Planerna fastställs av Vägverkets styrelse. Om Vägverket inte är överens med länsstyrelserna i regionen prövas planerna av regeringen.

Vägverkets regioner upprättar också planer för *bärighetshöjande åtgärder*. Planerna fastställs av Vägverkets styrelse.

Vägverket har även ett budgetansvar för investeringar i länstrafikanläggningar som ligger på länsstyrelserna. Vägverket utfärdar direktiv för planeringen och fattar beslut om de ekonomiska ramarna som skall gälla för planeringen i varje län. Länsstyrelserna fastställer planerna i respektive län.

### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket, som är ett affärsverk, och hamnägarna (kommuner eller privata ägare) har ett gemensamt ansvar för sjöfartens infrastruktur.

Sjöfartsverket är indelat i tolv sjötrafikområden. I organisationen ingår också Sjöfartsinspektionen.

Sveriges, omkring 50, mer betydande hamnar är nästan samtliga kommunalt ägda och drivs på affärsmässiga villkor.

### *Luftfartsverket*

Luftfartsverket svarar för vissa myndighetsfunktioner på luftfartens område, men arbetar i övrigt som en koncern som bedriver affärsverksamhet på kommersiella villkor. Luftfartsverket driver statens flygplatser för civilt flyg och svarar för trafikledning, tillsyn över flygsäkerheten m.m. Luftfartsinspektionen är indelad i fyra regioner. Det finns tre flygtrafiktjänstregioner.

Det finns 19 statliga flygplatser och de administreras av Luftfartsverket. För övrigt finns det drygt trettio flygplatser med reguljär trafik. Merparten av dessa drivs i kommunal regi.

### *Boverket*

Boverket är central förvaltningsmyndighet för frågor som rör byggd miljö och hushållning med naturresurser, fysisk planering, byggande och boende. Enligt plan- och bygglagen (1987:10) (PBL) samt lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (NRL) har Boverket den allmänna uppsikten över plan- och byggnadsväsendet och hushållningen med naturresurser. Verket saknar regional organisation.

Boverkets uppgift är att inom sitt verksamhetsområde bl.a.

- följa tillämpningen av lagar och förordningar, utvärdera effekter av tillämpningen och lämna förslag till regeringen om vilka åtgärder som behövs för att nå syftena med reglerna,

- verka för samordning av de statliga myndigheternas arbete med underlag till tillämpningen av PBL och NRL,
- medverka i internationellt samarbete med syfte att harmonisera regler för fysisk planering och hushållning med naturresurser.

Boverket bildades 1988 genom sammanslagning av Statens planverk och Bostadsstyrelsen.

### *Statens Räddningsverk*

Statens Räddningsverk är central förvaltningsmyndighet för frågor om befolkningsskydd och räddningstjänst. Verket saknar regional organisation.

För frågor som rör infrastrukturplanering kan verkets roll delas in i två huvudområden:

- samordningsansvar med avseende på säkerhetskrav i samhällsplaneringen, i de delar som rör befolkningsskydd och räddningstjänst,
- uppgift som transportmyndighet för landtransporter av farligt gods.

Inom området säkerhetskrav i samhällsplaneringen skall Statens Räddningsverk bl.a. utveckla metoder för riskhantering för tillämpning på lokal, regional och central nivå, bevaka riskutvecklingen i samhället och verka för att åtgärder vidtas, samt tillhandahålla underlag för tillämpning av PBL och NRL.

I egenskap av transportmyndighet har Statens Räddningsverk bemyndigande att utge föreskrifter för väg- och järnvägstransporter med farligt gods. I fråga om vägvalsstyrning har verket skyldighet att publicera de av länsstyrelserna meddelade lokala trafikföreskrifterna avseende farligt gods.



Statens Räddningsverk driver aktivt kravet att riskhänsyn skall tas i samband med infrastruktursatsningar och att riskanalyser skall vara en naturlig beståndsdel i miljökonsekvensbeskrivningar som görs vid ny- eller ombyggnad av vägar eller järnvägar. För att stödja ett sådant arbete har verket utvecklat generella metoder för riskhantering.

När det gäller vägvalsstyrning, dvs. åtgärder som syftar till att omdirigera transporter av farligt gods till leder som anses lämpligare, har verket tillsammans med Boverket haft en fortgående dialog med länsstyrelserna.

### *Länsstyrelserna*

Länsstyrelserna har sedan 1991 friheten att själva välja hur den egna organisationen skall vara utformad. Samtidigt som länsstyrelserna fick friheten att själva bygga upp sina organisationer utifrån regionala förhållanden, fastställdes i länsstyrelseinstruktionen ett antal expertfunktioner, bl.a. en för kommunikationsfrågor. I föreskrifterna framgår att länsexperterna skall ha ett samlat ansvar för frågor inom sin sektor och att detta ansvar utövas direkt under länsledningen.

Länsstyrelserna skall samordna flera sektors verksamhet på den regionala nivån och verka för att bl.a. de trafikpolitiska målen får genomslag i regionen. Länsstyrelserna skall utifrån en helhetssyn göra avvägningar mellan regionala och lokala intressen samt avvägningar mellan olika trafikslag.

Enligt PBL och NRL har länsstyrelsen tillsyn över plan- och byggnadsväsendet och över hushållningen med naturresurser i länet. Länsstyrelsen skall enligt PBL samverka med kommunerna i deras planläggning.

Förutom att delta i infrastrukturplaneringen på nationell nivå, genom att lämna synpunkter och förslag, svarar länsstyrelserna för beredning och beslut som rör investeringar i *länstrafikanläggningar*. Länstrafikanläggningar omfattar länsvägar, länsjärnvägar, anläggningar för regional kollektivtrafik, regionala flygplatser och kajanläggningar för regional sjötrafik. I fråga om anslagen till länstrafikanläggningar finns det möjligheter att prioritera mellan olika trafikslag. Under innevarande planperiod tilldelas länstrafikanläggningar ca 10 % av det totala investeringsanslaget för infrastruktur på trafikområdet.

Länsstyrelserna inrättar arbetsgrupper för arbetet med länstrafikanläggningsplaneringen. I grupperna ingår företrädare för, förutom länsstyrelsen, Vägverket, Banverket, trafikhuvudmannen och Handelskammaren. Ofta ingår också representanter för kommuner, Luftfartsverket, regionala flygplatser, hamnverksamheten m.fl.

Innan planen för länstrafikanläggningar upprättas skall länsstyrelserna begära in förslag på vilka länstrafikanläggningar som bör utföras i länet under planperioden. Förslag inhämtas från Banverkets och Vägverkets regioner, trafikhuvudmannen, kommunerna i länet och andra som kan ha ett väsentligt intresse i ärendet. Länsstyrelsen fastställer planen efter att ha samrått med Statens naturvårdsverk och sedan förslagsgivarna samt Vägverket, Banverket och Luftfartsverket yttrat sig över planen.

Vid sidan av arbetet med planeringen för länstrafikanläggningar förekommer i flera fall samarbete över länsgränserna i kommunikationsfrågor.

### ***Landstingen***

I dag ansvarar landstingen för ett antal uppgifter som bidrar till att utveckla länet. Förutom ansvaret för hälso- och sjukvården



ansvarar landstingen helt eller delvis för exempelvis kollektivtrafik. I Stockholms län ansvarar landstinget för den regionala planeringen.

Landstingen och kommunerna delar på ansvaret för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken, inklusive den regionala tågtrafiken.

### ***Trafikhuvudmännen***

Syftet med huvudmannareformen som genomfördes 1978 var att samla det politiska ansvaret för både planering och genomförande av den lokala och regionala kollektivtrafiken till ett och samma organ.

Trafikhuvudmannaskapet kan utövas antingen av landstinget eller kommunerna i länet eller av landstinget och kommunerna i länet gemensamt. Huvudmannens uppgifter är bl.a. att fastställa trafikutbudet, taxor och att avgöra hur driften bör ske.

### ***Kommunerna***

I landet finns 288 kommuner. Invånarantalet varierar mellan ca 2 800 (Bjurholm) och ca 700 000 (Stockholm). Mediankommunen har 16 000 invånare.

I normalfallet har kommunerna ansvaret för tätortsväghållningen i de större tätorterna i kommunen, medan staten (Vägverket) har ansvaret för de allmänna vägarna på landsbygden. Vägverket har dessutom ansvaret för så kallade övergripande vägar genom vissa av de större tätorterna, normalt Europavägar och riksvägar, samt vissa större länsvägar.

I de mindre kommunerna har Vägverket ansvar för de allmänna vägar som utgör tätorternas huvudnät. För närvarande svarar Vägverket för de allmänna vägarna i 88 kommuner.

Den kommunala väghållningen finansieras i princip helt med kommunala skattemedel. Kommunerna är också tillsammans med landstingen ansvariga för finansieringen av den lokala och regionala kollektiva persontrafiken, inklusive den regionala tågtrafiken.

Kommunerna samverkar på regional nivå genom respektive länsförbund och genom särskilda kommunalförbund för särskilda verksamhetsområden.

## 1.5 Avslutade utredningar och förslag

### *Hot- och Riskutredningen*

Hot- och Riskutredningen lämnade sitt huvudbetänkande, Ett säkrare samhälle, SOU 1995:19, i januari 1995. Utredningen använder uttrycket *säkerhetskrav i samhällsplaneringen* som ett samlande begrepp för åtgärder som minskar riskerna för olyckor och ökar säkerheten och uthålligheten i samhället och som därför är angelägna i planeringen av infrastrukturen.

Utredningen pekar på de möjligheter som den fysiska planeringen erbjuder för att uppnå högre säkerhet och pekar där särskilt på säkerheten kring transportleder och anläggningar där det förekommer stora mängder kemikalier eller annat farligt gods.

Utredningen föreslår att *miljökonsekvensbeskrivningar även skall omfatta riskanalyser för människors säkerhet* samt bedömning av vilka åtgärder myndigheter eller de som driver verksamheten kan vidta för att minska riskerna. Utredningen konstaterar att länsstyrelserna har begränsade möjligheter till tvärspektoriell

samordning och understryker behovet av förbättrade förutsättningar för deras agerande. Utredningen föreslår därför att *centrala myndigheter bildar ett nätverk med experter som stöd för länsstyrelserna i frågor omfattande tvärspektoriella säkerhetsanalyser.*

### ***Regionberedningen***

Regionberedningen lämnade sitt slutbetänkande Regional Framtid, SOU 1995:27, i februari 1995. I betänkandet presenterar beredningen ett förslag till reformering av den offentliga organisationen på regional nivå.

Beredningen föreslår bl.a. att *det regionala utvecklingsansvaret förs över från länsstyrelserna till landstingen* och att även fördelningen av anslagen till länstrafikanläggningar förs över till landstingen.

*Länsstyrelsernas roll föreslås renodlas till att enbart vara statens företrädare.* Deras landstingsvalda styrelser avvecklas och deras prövning av överklaganden förs över till länsrätterna.

Beredningen anser att kommunikationsfrågor är en mycket viktig del i det regionala utvecklingsarbetet och framhåller att ett bättre samarbete måste etableras mellan landstingen och statliga organ. Övriga statliga organ, såsom Vägverket och Banverket, verkar i regionala enheter som omfattar flera län. För att underlätta och effektivisera samverkan mellan offentliga organ på *regional nivå bör gränserna så långt som möjligt sammanfalla*, anser beredningen. Beredningen föreslår också sammanslagningar av några län.

### **Regional samhällsplanering för ett miljöanpassat transportsystem – RES**

Länsstyrelserna gjorde, på uppdrag av regeringen, regionala miljö- och trafikanalyser och gav förslag till lokala och regionala åtgärder för att kunna miljöanpassa transporterna. Boverket sammanställde analyserna och redovisade det samlade resultatet för regeringen i september 1995.

Boverket föreslår i sin sammanställning att Kommunikationskommittén (K 1995:01) skall få i uppdrag att analysera ett finansieringssystem där 20–40 % av investeringsmedlen förs över till länsstyrelserna. Dessa investeringsmedel skall användas för finansiering av regionala och lokala infrastrukturprojekt och för delfinansiering av nationella projekt. Boverket föreslår också att Kommunikationskommittén bör belysa vilka typer av anläggningar som skall kunna finansieras med länstrafikanläggningsmedel.

Boverket föreslår vidare att en form för samverkan mellan lokala, regionala och centrala organ, ett s.k. *plankontrakt* skall utredas närmare. Med plankontrakt menas att man i ett första steg i en regional- eller översiktsplan kommer fram till hur en eller flera anläggningar skall lokaliseras och hur dess omgivande bebyggelse skall utformas. Därefter reglerar man i ett civilrättsligt avtal parternas åtaganden för genomförandet. Länsstyrelsen bör, enligt Boverket, kunna spela en central roll vid upprättandet av sådana avtal.



### *Riksdagens revisorers förslag angående samordnad länsförvaltning*

Riksdagens revisorer har granskat reformen samordnad länsförvaltning. Granskningens syfte var i första hand att göra en kartläggning av länsstyrelsernas organisation och arbetet med bl.a. kommunikationsfrågor.

Riksdagens revisorer konstaterar att de skilda administrativa indelningarna för kommunikationsverken på regional nivå försvårar för länsstyrelsen att fullgöra sin samordnande uppgift. Revisorernas uppfattning är att regeringen bör verka för att det på sikt blir en *mer sammanhållen regional indelning för den offentliga verksamheten*.

Revisorerna konstaterar vidare vissa *oklarheter i ansvarsfördelningen på kommunikationsområdet* mellan sektorsmyndigheterna och länsstyrelserna. Enligt revisorernas mening bör regeringen se över hur ansvarsfördelningen mellan berörda myndigheter är uttryckt i t.ex. *regleringsbrev*.

Om statsmakterna vill stärka det regionala inflytandet över trafikfrågorna föreslår revisorerna att *anslaget för de riksvägar som inte tillhör stamvägnätet tillförs länstrafikanläggningsanslaget*.

### *Kommunikationskommitténs delbetänkande och skrivelse*

Kommunikationskommittén (K 1995:01) lämnade ett första delbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken, SOU 1996:26, i mars 1996. En arbetsgrupp har på uppdrag av kommittén analyserat den politiska förankringen av trafikplaneringen på nationell, regional och lokal nivå. Med tanke på de diskussioner som, med anledning av regionberedningens förslag, fördes på den regionala nivån tog arbetsgruppen inte ställning till hur den politiska organisationen skall se ut i regionen. Gruppen ansåg emellertid att det var prin-

cipiellt betydelsefullt att infrastrukturplaneringen kunde läggas på ett regionalt självstyrelseorgan där trafik, infrastruktur, fysisk planering m.m. kan ses i ett sammanhang.

Kommunikationskommittén anser att det är angeläget att pröva möjligheterna att stärka den politiska förankringen redan nu och föreslår *försöksverksamheter i fyra län*.

Kommittén föreslår ett försök i Skåne som innebär att *ansvaret för länstrafikanläggningar*, för perioden 1998–2007, *flyttas från länsstyrelsen till den sk Skänestyrelsen*. Kommittén föreslår också att *Stockholms läns landsting* får ansvaret för länstrafikanläggningarna.

I Västernorrlands och Jämtlands län föreslår kommittén att *Vägnätets drift- och underhållsanslag, till en viss del, förs över till länstrafikanläggningsanslagen*.

Kommittén markerar att det inte finns hinder för ytterligare försöksverksamheter.

Kommunikationskommittén har den 12 september 1996 lämnat en skrivelse till regeringen om *statens stöd till den regionala kollektivtrafikens infrastruktur*. Kommittén anser att 9 mdkr bör avsättas för stöd till den regionala kollektivtrafikens infrastruktur under tioårsperioden 1998–2007. Detta innebär att LTA-anslaget bör höjas från dagens nivå på 10 mdkr till 14 mdkr. Fördelningen av LTA-anslagen på olika åtgärder kommer att avgöras regionalt och bör därför, enligt kommittén, inte bindas nationellt. När kommittén har analyserat behoven av statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar har man räknat med 4 mdkr för regional kollektivtrafik på väg, 2,5 mdkr för länsjärnvägar och åtgärder på stombanor för regional tågtrafik samt 2,5 mdkr till handikappanpassning. 5 mdkr har förutsatts för länsvägar. Man pekar särskilt på vikten av att åtgärder för handikappanpassning



prioriteras i den regionala planeringen och att fördelningen av LTA-anlagen på län sker på ett sådant sätt att utökningen kommer hela landet till del.

Kommittén utgår i princip från att den föreslagna ramen på ca 190 mdkr gäller. I kommitténs delbetänkande redovisades åtgärder för 187 mdkr. Därutöver redovisades ca 2 mdkr bundna i storstadsöverenskommelserna. Mot bakgrund av detta anser kommittén att 2 mdkr kan användas för den föreslagna utökningen av LTA-ramen utan att ramen på ungefär 190 mdkr utökas. Resterande 2 mdkr bör, enligt kommittén, tas från underhåll.

### ***MKB i praktiken***

Riksrevisionsverket har granskat användningen av miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) inom bl.a. vägbyggande. Syftet har varit att, fyra år efter att kravet på MKB infördes i väglagen, granska om MKB blivit det miljöpolitiska instrument som statsmakterna avsåg. Resultatet redovisas i en rapport från mars 1996, MKB i praktiken, RRV 1996:29.

Inom vägplaneringen – förstudie och vägutredning – har Vägverket tre olika funktioner: exploatör, beslutsmyndighet och granskningsmyndighet. Riksrevisionsverkets granskning visar att Vägverkets regioner har haft svårt att skilja på dessa funktioner. Exploatörsintresset har ofta tagit över.

Riksrevisionsverket föreslår därför att

- det i första hand prövas om det *genom organisatoriska förändringar inom Vägverket* går att tydligare *hålla isär exploatörsrollen och beslutsrollen*.

Om detta inte är möjligt föreslår Riksrevisionsverket istället att – det utses en, i förhållande till beslutsprocessen, *oberoende granskningsmyndighet – förslagsvis länsstyrelsen – med uppgift att granska MKB* i de viktigaste och tidigare planeringsfaserna.

### *Utvärdering av järnvägssektorns förändringar*

Statskontoret har på regeringens uppdrag utvärderat i vilken grad järnvägstrafikens konkurrenskraft har förändrats sedan riksdagen tog beslut om 1988 års trafikpolitik. I uppdraget ingick även att utvärdera om förändringarna var i överensstämmelse med de trafikpolitiska målen.

Statskontorets slutsatser var att utvecklingen av järnvägens konkurrenskraft sedan 1989 har bidragit till en oförändrad eller bättre måluppfyllelse av de trafikpolitiska målen.

Konkurrensraften för persontrafiken som helhet bedöms ha stärkts, medan konkurrensraften för godstrafiken fortsatt är svag.

Uppdelningen av järnvägens aktörer i ett SJ, Banverk och läns- trafikbolag bedömer Statskontoret har stärkt järnvägens konkurrenskraft. SJ har utvecklats till ett effektivt trafikföretag, Banverket har utvecklat förmågan att bygga och underhålla järnvägar och länstrafikhuvudmännen har utnyttjat möjligheten att samordna den regionala trafiken.

I frågan om statens åtaganden i länsjärnvägar har Statskontoret inte kunnat finna något som talar för att statens styrbehov skulle vara större när det gäller länstågtrafiken än inom andra sektorer av den kommunala verksamheten. Därför sker statlig styrning lämpligast genom att stödet till tågtrafiken inordnas i det generella statsbidraget, anser Statskontoret.

### ***Miljöbalken***

I Miljöbalksutredningens huvudbetänkande, Miljöbalken En skärpt och samordnad miljölagstiftning för en uthållig utveckling, SOU 1996:103, föreslås bl.a. att kraven på miljökonsekvensbeskrivningar utökas och skärps.

Syftet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning är att ge ett bättre underlag för beslut. Miljökonsekvensbeskrivningen skall ingå i beslutsunderlaget och möjliggöra en samlad bedömning av en planerad verksamhets inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser. För att uppnå syftet med miljökonsekvensbeskrivningar måste frågor om påverkan på miljön komma in på ett tidigt stadium och ingå i beslutsunderlaget under hela processen fram till beslut.

Länsstyrelsens roll enligt 6 kap. 1 § tredje stycket lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. föreslås bli oförändrad och överförs till balkens 7 kap. 13 §.

### ***Riksdagens revisorers informationsrapport Länsstyrelsernas tillämpning av plan- och bygglagen***

Riksdagens revisorer har vid två informationsmöten tillsammans med Boverket och Länsstyrelsen i Blekinge län behandlat frågor gällande länsstyrelsernas och Boverkets arbete med plan- och bygglagen (PBL). Resultatet av mötena redovisas i en informationsrapport 96-06-11.

Revisorerna kostaterar att länsstyrelserna vid tillämpningen av PBL haft svårt att samordna sektorsintressena. Revisorerna förutsätter därför att regeringen särskilt uppmärksammar frågan om hur länsstyrelsen bör arbeta för att jämka samman olika sektorsintressen.



Revisorerna finner att det finns risk för att länsstyrelserna kommer in på ett för sent stadium i planeringsprocessen vad beträffar miljökonsekvensbeskrivningar.

Av revisorernas sammanträffande med Boverket och Länsstyrelsen i Blekinge län framgår att länsstyrelserna uppfattas ha en alltför svag ställning i förhållande till framförallt de stora trafikverken. Revisorerna anser bl.a. att Boverkets förslag om plankontrakt innehållande civilrättsliga avtal bör prövas.

## 1.6 Pågående utredningar

### *REKO-STAT-utredningen*

En särskild utredaren är tillkallad för att kartlägga och analysera de regionala konsekvenserna av förändringar i den statliga sektorn (A 1995:14). Utredaren skall bl.a. belysa hur olika organisatoriska lösningar och geografiska indelningar som valts påverkat samordningsmöjligheterna. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag till regeringen senast den 30 november 1996.

### *Kommunikationskommitténs fortsatta arbete*

Den 15 oktober 1996 skall Kommunikationskommittén lämna ett delbetänkande om principer för vägtrafikbeskattning.

I sitt slutbetänkande, den 1 mars 1997, skall Kommunikationskommittén redovisa ett förslag till en nationell kommunikationsplan som skall bygga på en helhetssyn. Förslaget skall ligga till grund för ett samlat förslag till en ny trafikpolitik och en nationell kommunikationsplan.



***Förvaltningspolitiska kommissionen***

Förvaltningspolitiska kommissionen (Fi 1995:13) skall bl.a. lämna synpunkter på hur det långsiktiga arbetet med strukturförändringar i den statliga förvaltningen bör bedrivas. Förslagen skall innefatta såväl central som regional och lokal nivå. En sammanfattande rapport skall avlämnas till regeringen i april 1997.

## 2 Utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet

### *Hur utvärderingen har genomförts*

Konsultföretaget Sinova AB har på uppdrag av utredningen genomfört en utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande roll inom trafikområdet.

Huvudfrågor som utvärderingen skall ge svar på är:

- Vilka möjligheter har länsstyrelserna i dag att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen och effektivt verka för att samordna nationella och regionala intressen?
- Hur har länsstyrelserna utövat sin roll?
- Finns det olikheter i länsstyrelsernas avvägningar i ärenden regionalt och vid olika organisatoriska förutsättningar?

Den huvudsakliga datainsamlingen bygger på dels telefonintervjuer med ca 40 aktörer utanför länsstyrelserna, dels en enkät till samtliga länsstyrelser, kompletterade med personliga intervjuer. Intervjupersonerna representerar kommuner, landsting, trafikverk, polismyndigheter, intresseorganisationer m.fl. Frågeställningar och urval av intervjupersoner har skett i samråd med utredningen. Utredningen har därefter under utvärderingens gång, på olika sätt, aktivt deltagit i arbetet.

Efter datainsamling och analys genomfördes en hearing med inbjudna deltagare. 44 personer deltog i hearingen. Syftet med hearingen var att fördjupa analysen av intervjumaterialet och låta

deltagarna bidra med förslag till åtgärder. Resultatet av hearingen inarbetades i slutrapporten.

Vid ett avstämningsmöte med utredningen och dess expert- och referensgrupp presenterade Sinova resultatet från datainsamling, hearing och analys. Därefter följde en diskussion vars innehåll inarbetades i slutrapporten till utredningen.

Sinovas redovisning av uppdraget biläggs i sin helhet till delbetänkandet.

### *Sinovas egen sammanfattning av utvärderingen*

”Länsstyrelserna spelar en viktig roll inom trafikpolitiken. De flesta aktörer anser att länsstyrelserna skulle kunna och bör spela en ännu viktigare roll. Detta förutsätter en rad åtgärder:

Regeringen bör utforma en tydlig verksamhetsidé för länsstyrelserna, speciellt med avseende på trafikpolitiken. Fordon, trafik, infrastruktur, fysisk planering och samhällsplanering bör därvid ses som en sammanhängande kedja. Länsstyrelsernas roll vad gäller regionala utvecklingsfrågor måste tydliggöras.

Detta ställer krav på en intern samordning inom regeringskansliet. Ansvar måste kopplas till befogenheter, resurser och uppgifter. Samordningsansvar är viktigt, men resultatansvar är viktigare.

Trafikverken sköter inte samordningen av sig själva. Det behövs både på central och regional nivå starka motparter med kompetens och behörighet att integrera infrastrukturfrågor i samhällsplaneringen i stort.

Kommunikationsdepartementet och länsstyrelserna måste ha ett aktivt och förebyggande samarbete.

Länsstyrelserna bör få en tyngre roll - ekonomiskt och organisatoriskt - inom planeringen av länstrafikanläggningar (LTA). Medel bör tas från Vägverket och Banverket. Konsekvenser (följdinvesteringar) av flygplats- hamn-, nationella väg- och järnvägsbyggen bör hanteras regionalt. LTA-planeringen måste ges stadga genom fasta och långsiktiga ramar. Då upphör spelet där aktörerna fungerar som kravmaskiner.

Länsstyrelsernas samrådsroll vad gäller trafiksäkerheten bör inskränkas till samråd vad gäller frågor som berör länsstyrelsernas kärnverksamhet.

Samarbetet inom länsstyrelserna har utvecklats mycket på senare år, men mycket återstår när det gäller samordnad länsförvaltning. Länsråden bör ges/avkrävas ett tydligt ansvar för att bryta sektorstänkandet, t.ex. en precisering av relationer till landshövding respektive länsexpert.

Ett utökat samarbete mellan länsstyrelserna kan ge ökad effektivitet och kreativitet, kostnadsminskningar samt ökad tyngd i diskussionerna med trafikverken.

Länsstyrelserna måste fortsätta att utveckla sin kompetens inom projektledning, modern teknik, näringslivets villkor, samhällsekonomisk analys, riskanalyser m.m., för att ta fram bättre planeringsunderlag för alternativa inriktningar - och för att kunna gå vidare från utredning till genomförande.

Länsstyrelsernas styrelse bör agera som styrelsen för ett börsbolag. Landstinget (som agerar som motpart) bör inte utse representanter. Medlemmarna bör utses av regeringen i kraft av personlig kompetens och inte som partsföreträdare. Styrelsen måste ges reella förutsättningar att påverka.”





### 3 Förtydligande av länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen

#### 3.1 Tankar under utredningens gång

##### *Stuprör eller hängränna?*

Mitt uppdrag är enligt regeringens direktiv att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastruktur-områdena. Det kan tyckas vara ett någorlunda stringent formulerat och väl avgränsat uppdrag. Men ganska så snabbt drabbades jag av två insikter:

- *dels* att utredningen egentligen var tillkommen för att slita tvisten mellan två olika synsätt: det tvärspektoriella ("hängrännan") respektive det sektoriella ("stupröret"),
- *dels* att det samtidigt pågick ett stort antal utredningar eller beredningar av frågor som korsade eller mycket nära berörde mitt uppdrag.

Flera av dessa pågående aktiviteter hängde samman med den *politiska* styrningen på den regionala nivån. Jag bestämde mig därför raskt för att hålla undan alla sådana frågor från denna utredning och enbart ägna mig åt sakfrågan. Självfallet har det inte undgått mig att regeringen, samtidigt som detta skrivs, förbereder förslag som får stor betydelse för hur bland annat den regionala infrastrukturplaneringen skall bedrivas och beslutas. Det har dock inte varit möjligt för mig att – med tanke på parallelliteten i skeendena – ta hänsyn till dessa förslag.

Alldeles oavsett om man väljer att låta t.ex. infrastrukturfrågorna på regional nivå beslutas av en politiskt direktvald församling eller ej, kan det ha sitt intresse att något beröra de olika perspektiv på förvaltning som tar sig i uttryck i sektors- respektive tvärsektoriell hantering av beslutsförberedelserna.

Bilden av stuprör som, oberoende av varandra, låter vatten (dvs. pengar, direktiv etc.) strömma uppifrån och ned kan tyckas inskränkt och förenklad. Ändå är just de ibland vattentäta skotten mellan olika samhällssektorer – och därmed budgetar – en källa till ständig frustration för den som vill se till helheten, antingen det gäller en människa, en kommun eller ett län.

På den nationella nivån i statsförvaltningen är sektorsindelningen ett utmärkande drag, alltifrån departementsindelningen till exempelvis trafikverken inom Kommunikationsdepartementets ansvarsområde.

Den regionala instans som inom statsförvaltningen bäst motsvarar förväntningarna på en hängränna, dvs. en hanteringsordning där vattnet strömmar horisontellt (och i värsta fall blir stillastående), är länsstyrelsen.

Liksom "tvärvetenskaplig" har "tvärsektoriell" kommit att bli något av modeord. Det skadar dock inte att något besinna sig innan man upphöjer det ena eller andra till det allena saliggörande.

I rapporten Tvärsektoriellt arbete i länsstyrelserna (nordREFO 1996:1) finns tankar utvecklade kring när det kan vara av särskilt värde med ett tvärsektoriellt angreppssätt. Jag ansluter mig till dessa tankar. Förvaltningspolitiska kommissionen kommer också, enligt vad jag erfarit, att föra en diskussion om sektoriell respektive tvärsektoriell organisation av statsförvaltningen.

Preliminärt skulle jag på detta stadium vilja föra fram följande tankar (vilka alltså redan återfinns i andra utredningar):

- Ett tvärasektoriellt angreppssätt lämpar sig bäst för frågor som naturligen griper över traditionella sektorsgränser och kräver kontakter och samordning över dessa gränser. Detta gäller exempelvis planering av infrastruktur.
- Ett sektoriellt angreppssätt är mest befogat på områden där det behövs en djup och samlad kompetens i sakfrågor.

Måste man då alltid välja mellan stuprör och hängränna – dvs. mellan fördjupad sakkompetens och bred samordningsförmåga? Nej, självklart inte – det vore förödande för den samlade statsförvaltningen. I stället gäller det att hitta en lämplig skärningspunkt mellan det vertikala och det horisontella synsättet. Det vore intressant att förlägga skärningspunkten till den regionala nivån, i detta fall länsstyrelsen. Kanske är det just så att den är lämplig som bas för ett experiment som går ut på att samla det bästa från såväl den tvärasektoriella organisationen, dvs. länsstyrelsen själv, som den sektoriella, dvs. trafikverket (som med nödvändighet måste bistå länsstyrelsen med experthjälp)?

### *Att sopa en trappa*

Ett markant inslag i bland annat en utvärdering jag låtit göra av länsstyrelsernas roll inom trafikområdet är kravet på bättre samordning. Detta krav omfattar samtliga nivåer i statsförvaltningen, inklusive regeringskansliet. I linje med devisen ”skall man sopa en trappa så börjar man uppifrån”, vill jag något beröra detta krav utifrån denna synvinkel.

- *Bättre samordning i regeringskansliet*

Kontakterna med länsstyrelserna sköts i detta fall huvudsakligen av två departement, Kommunikationsdepartementet och Inrikesdepartementet. De har olika roller och kan också sägas



representera de två olika synsätt jag tidigare berört. Problem och förvirring riskerar att uppstå på mottagarsidan om avsändaren inte ger ett entydigt budskap. Kommunikationsdepartementet behöver bli aktivare i sin direktdialog med länsstyrelserna och tydligare i sin styrning av trafikverken så att dessa uppfattar sin uppgift att bistå länsstyrelserna med sakkompetens i bland annat infrastrukturfrågor. Inrikesdepartementet behöver stärka sin roll som "koncernledning" för länsstyrelserna (beteckningen är hämtad från rapporten Länsstyrelsen 2000 av Arbetstagarkonsult.AB, ett läs- och tänkvärt dokument).

– *Bättre samordning inom länsstyrelsen*

Nästa steg i trappan utgörs av länsstyrelsen själv. Att döma av uttalanden i utvärderingsintervjuerna finns även här brister i samordningen, trots att man gärna vill framstå som den tvärsektoriella organisationen. Kanske kan trafik- och infrastrukturfrågorna här tjäna som förebild för andra områden när det gäller att arbeta över enhetsgränserna inom en länsstyrelse.

– *Bättre samordning inom länet*

Uppenbarligen fäster man (att döma av utvärderingen) stor förhoppning vid länsstyrelsens möjligheter att agera som samordnare av länets intressen i olika avseenden. Jag har, när det gäller infrastrukturplaneringen, tagit fasta på dessa förhoppningar och sökt stärka länsstyrelsernas samordnarroll.

Jag vill dock understryka att denna roll bör spelas med manus och regi från riksdag och regering. Det innebär inte att det är någon statistroll.

– *Bättre samordning mellan länen*

Slutligen vill jag framföra det krav på samordning över de nuvarande länsgränserna som kommit till uttryck inte bara i utvärderingen utan i lika hög grad från företrädare för trafikverken och Kommunikationsdepartementet. Behovet av länsöverskridande samverkan blir förmodligen tydligast i frågor som gäller den fysiska transportinfrastrukturen, en företeelse som sällan gör halt just vid länets gräns.

I den tidigare nämnda rapporten Länsstyrelsen 2000 (Arbets- tagarkonsult.AB) uttrycks problematiken så här: ”Den i dag i många fall parallella handläggningen inom två eller flera länsstyrelser kring samma problem som dessutom kommer till olika resultat är vare sig effektiv eller trovärdig. Visst kan det vara viktigt att en länsöverskridande fråga bereds av respektive länsstyrelse för att lokalkunskap och olika förutsättningar tas tillvara, men beslutet bör vara ett.”

Om länsstyrelsernas roll på detta område förtydligas så att det framstår som klart att det är de *nationella* målen som skall uppfyllas på den regionala nivån, borde ett sådant samordnat beslutsfattande underlättas.

## 3.2 En tydligare roll för länsstyrelserna i infrastrukturplaneringen

### 3.2.1 Förslagets innehåll

För att ge länsstyrelserna en tydligare roll i infrastrukturplaneringen och bättre möjligheter att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen på regional nivå, föreslår jag följande.

### *En regional transportplan*

Det behövs ett samlat regionalt ansvar för trafikens infrastruktur. Som grund för ett samlat regionalt ansvar måste ett gemensamt underlag och en målbild för planeringen av det regionala transportsystemet finnas.

Som underlag föreslår jag att en *samordnad regional transportplan för en period av tio år*, med en helhetssyn på regionala infrastruktursatsningar, upprättas och ersätter dagens plan för länstrafikanläggningar. Med helhetssyn menar jag att planeringen för samtliga trafikslag, inklusive kollektivtrafik, samordnas så att helhetslösningar bildas, samt att infrastrukturplaneringen i sin tur samordnas med den övriga samhällsplaneringen och samhällsutvecklingen. I helhetssynen ingår även koppling till de nationella planerna. Syftet med planen är bl.a. att ge länet, i vissa fall flera län tillsammans, ett samlat underlag för dialog med den nationella nivån, i detta fall regeringen, rörande behoven av infrastruktursatsningar.

I arbetet med att upprätta den regionala transportplanen är *länsstyrelsens roll* bl.a. att vara *förhandlare* med länets aktörer, att *samordna* de regionala och kommunala intressena och att vara *initiativtagare* till samarbetet med länets intressenter. För arbetet med planen inrättar länsstyrelsen en beredningsgrupp. Trafikverken, landstingen, trafikhuvudmännen, SJ, kommunerna, hamnägare, flygplatsägare, företrädare för trafikutövare, industri och näringsliv är exempel på viktiga aktörer i samarbetet. Samtliga aktörer måste ges reella möjligheter att påverka innehållet i planen. Trafikverken skall biträda länsstyrelserna med planeringsunderlag och expertstöd.

*Länsstyrelserna har huvudansvaret för att den nationella trafikpolitiken får genomslag i planen.* Att länsstyrelsen arbetar med staten, dvs. regering och riksdag, som uppdragsgivare måste göras tydligare. Länsstyrelsen skall i *första hand* se till att de nationella



trafikpolitiska målen uppfylls, *samtidigt* som hänsyn tas till regionala förhållanden och förutsättningar. I konfliktsituationer mellan regionala och nationella trafikpolitiska mål bör *rollen som statens företrädare i länet väga tyngst* i länsstyrelsernas överväganden.

*Länsstyrelsen ansvarar för att en miljökonsekvensbeskrivning, inklusive en riskanalys, görs av planen.*

*Länsstyrelsens styrelse godkänner förslaget till den regionala transportplanen och vidarebefordrar den till regeringen.*

### ***Ett utökat regionalt anslag för trafikens infrastruktur***

För att ge länet en större frihet och ansvar att själv avgöra hur man på bästa sätt skall nå de trafikpolitiska målen, föreslår jag att *länsstyrelserna i framtiden får ansvar för en utökad del av det statliga anslaget till den infrastruktur som i första hand är av regionalt och lokalt intresse*. Länet skall besluta om anslag till åtgärder som är viktiga för länet och som bl.a. syftar till att uppnå bättre regional balans, bättre tillgänglighet och bättre miljö i regionen. Sådana satsningar är t.ex. åtgärder för att utveckla infrastrukturen och anläggningar för kollektivtrafiken samt terminal- och kajanläggningar för gods. Olika förbättringsåtgärder och investeringar som påverkar den lokala tillgängligheten är också beslut som bör fattas på länsnivå, för att nämna några exempel.

Beslut om *fördelning av anslagen till länen skall fattas av regeringen och omfatta en period av fyra år*. Den samordnade regionala transportplanen skall vara utformad så att den *utgör underlag för länets begäran om resurser* för dess genomförande och tillställs regeringen. Regeringen fattar sedan, efter att ha hört bl.a. de centrala trafikverken, beslut om medelstillelningen direkt



till länsstyrelserna. Regeringen skall göra sin bedömning bl.a. utifrån de nationella trafikmålen uppfyllelse i planen.

*Länsstyrelsens styrelse fastställer den regionala transportplanen.*

*Vid oenighet mellan länsstyrelser och trafikverk om den regionala transportplanens innehåll och utformning skall planen hänskjutas till regeringen.*

*Länsstyrelserna har budgetansvar för planens genomförande, vad beträffar de regionala infrastruktursatsningarna. Trafikverken har budgetansvar för objektens genomförande.*

*Länsstyrelserna ansvarar för årlig återrapportering till regeringen, med en mot planen avstämd utvärdering och uppföljning, samt med redovisning av nedlagda kostnader och uppnådda resultat. Underlag för återrapporteringen lämnas av trafikverken.*

### ***Flexibla regioner och samarbetsformer***

Regionperspektivet innebär att länsstyrelsen skall ha en helhetssyn på länets utveckling, arbeta över gränserna och ta initiativ till samverkan mellan länets aktörer. *Länsstyrelserna bör utveckla och förstärka samverkan över länsgränserna* för att bättre kunna lösa länsövergripande transportbehov och för att samutnyttja kompetens.

*Länsstyrelserna bör också förbättra sin samverkan inom länet* och bl.a. utveckla arbetsformer för hanteringen av de kommunala och landstingskommunala frågorna i trafikplaneringen.

### 3.2.2 Motiv till förslaget

#### *Allmänna utgångspunkter för förslaget*

Syftet med denna utredning har bl.a. varit att föreslå förändringar som underlättar förverkligandet och genomslaget av de av riksdagen fastställda nationella trafikpolitiska målen på regional nivå.

En grundläggande utgångspunkt för mitt utredningsarbete har varit att förtydliga vilka frågor som kan och bör hanteras regionalt av den tvärssektoriella organisation som länsstyrelsen utgör.

De slutsatser som Sinova AB dragit av sin utvärdering (se kap. 2) överensstämmer väl med vad andra utvärderingar och utredningar på området kommit fram till (se avsnitt 1.5). Av Sinovas utvärdering framkom bl.a. att många av de tillfrågade ansåg att:

- Länsstyrelserna spelar en viktig roll inom trafikpolitiken. De flesta tillfrågade anser att länsstyrelserna skulle kunna och bör spela en viktigare roll.
- Sektorsintressena i Sverige är starka och styr medelstilleddningen. Trafikverken sköter inte sin egensamordning och länsstyrelserna har svårt att samordna verken.
- Anslagen till länstrafikanläggningar anses av många vara för små och otillräckliga och bör utökas till att även omfatta bl.a. följdinvesteringar som uppkommer vid nationella väg- och järnvägsbyggen.
- Länsstyrelserna bör förbättra sin samordning internt och med andra länsstyrelser.

#### *Det behövs en helhetssyn på regional nivå*

Kommunikationer har beröring med många samhällsområden och är ett medel för att uppnå mål inom flera politikområden såsom närings-, regional-, arbetsmarknads-, utbildnings-, och miljöpolitik.

Bra kommunikationer är en förutsättning för att skapa tillväxt och sysselsättning inom en region.

Det är i dag svårt att få en totalbild av hur de trafikpolitiska målen förverkligas på regional nivå. Det regionala inflytandet är splittrat och begränsat, vilket i sin tur medför små möjligheter att styra trafikpolitiken mot de uppsatta målen. En samordnad regional transportplan med en helhetssyn på infrastruktursatsningar för regional trafik, kombinerad med ett utökat ansvar för anslagen, ger den regionala nivån en bra grund och ökade möjligheter att själv få avgöra hur man på bästa sätt, utifrån länets behov och förutsättningar, kan nå de trafikpolitiska målen. Därtill kommer att merparten av all trafik är lokal och regional. Det gäller både persontrafik och godstrafik. Vad beträffar det totala personresandet är endast 5 % av resorna längre än 50 km.

I dag är förutsättningarna små att besluta om infrastrukturlösningar med en helhetssyn på regional nivå. Åtgärder för underhåll och investeringar kan för närvarande ses i ett samlat perspektiv endast på nationell nivå. Medel fördelas enligt sektorsgrunder, utan tillräcklig samordning mellan trafikslagen och utan tillräcklig sammanvägning med övrig samhällsplanering, på lokal och regional nivå. Sektorsintressena är starka och länsstyrelsen har inte tillräckligt mandat för att samordna trafikverken. Mitt förslag, att upprätta regionala transportplaner med helhetssyn på den regionala trafikens infrastruktur, utgår ifrån att det är länets intressenter, som även innefattar trafikverken, som själva tillsammans skall göra prioriteringar mellan olika trafiklösningar och trafikslag. På så sätt kan man bättre tillgodose de regionala behoven och förutsättningarna samt styra insatserna så att de uppsatta trafikpolitiska målen uppfylls.

En regional transportplan med en helhetssyn på infrastrukturplaneringen, som ett sammanhängande system, möjliggör utbytarhet och samplanering mellan olika trafikslag och mellan nyinvestering



och underhåll. Underlag för avvägningar mellan olika planer för väg- och järnvägsinvesteringar, knutpunkter, terminaler och hamnar blir tydligare. En samordnad regional transportplan underlättar också samordningen med övrig samhällsplanering och medför att ett bra underlag för en miljökonsekvensbeskrivning av transporterna och dess infrastruktur kan tas fram på ett tidigt stadium i planeringsprocessen.

Länsstyrelserna svarar i dag för beredning och beslut som rör investeringar i länstrafikanläggningar. Länstrafikanläggningar omfattar länsvägar, länsjärnvägar, anläggningar för regional kollektivtrafik, regionala flygplatser och kajanläggningar för regional sjötrafik. Det finns möjlighet att prioritera mellan olika trafikslag inom ramen för anslaget. I dag är anslagen för länstrafikanläggningar ca 10 % av det totala anslaget för infrastrukturinvesteringar.

Om länet, med länsstyrelsen som förhandlare, samordnare och beslutsfattare, framgångsrikare skall kunna styra insatserna i trafikens infrastruktur så att de bidrar till att uppfylla de trafikpolitiska målen, måste länet ges en utökad del av anslagen för infrastrukturinvesteringar med återrapporteringskyldighet till regeringen.

Länsstyrelserna har redan i dag har en bred kompetens inom samhällsplanering. Länsstyrelserna, som är statens företrädare i länen, har en tvärsektoriell organisation, vilket innebär att de har förutsättningar att samordna flera sektors verksamhet på den regionala nivån. Länsstyrelserna kan vidare utifrån en helhetssyn göra avvägningar mellan regionala och lokala intressen och mellan olika trafikslag. Länsstyrelserna inrättar redan i dag beredningsgrupper för arbete med länstrafikanläggningsplaneringen. I samband med ett utökad ansvar och anslag för den regionala trafikens infrastruktur, med tanke på den kompetens och roll som



länsstyrelserna har, föreslår jag länsstyrelserna som sammanhållande i arbetet med den regionala transportplanen.

Länsstyrelsen har i dag dubbla roller, vilket ibland leder till konfliktsituationer. Den ena rollen är att vara statens företrädare i länet och bl.a. föra en nationell trafikpolitik gentemot kommuner och trafikhuvudmän. Den andra rollen är att vara en företrädare för den regionala trafikpolitiken gentemot trafikverken. Rollerna kan ibland vara svåra att förena och kan leda till att länsstyrelserna hamnar i konfliktsituationer mellan de nationella och regionala målen. I sådana situationer bör rollen som statens företrädare väga tyngst i länsstyrelsernas överväganden.

Vägverket fördelar i dag anslag till länstrafikanläggningar mellan länen. En samordnad regional transportplan skall omfatta samtliga trafikslag. Det finns därmed ett behov för länsstyrelserna av en direktkontakt med den nationella uppdragsgivaren, regeringen. Detta talar för att anslag för de regionala satsningarna på infrastrukturen bör fördelas av regeringen direkt till länen.

I dag fördelas anslagen för länstrafikanläggningar ett år i taget. Detta försvårar och omöjliggör ibland satsningar som kräver större investeringar, som exempelvis upprustning av länsjärnvägar eller större systemförändringar. En längre tidsram för anslaget underlättar planering och prioritering av olika investeringar och åtgärder.

### ***Gränserna och organisationerna behöver bli flexibla***

Vägar och järnvägar slutar inte vid länsgränsen. Infrastrukturfrågor som behöver en lösning låter sig inte inrymmas inom en i förväg definierad geografisk gräns. Även om huvuddelen av det totala trafikarbetet är regionalt och lokalt har rörligheten generellt sett ökat i vårt land under 1900-talet. De senaste årtiondena har bl.a. kännetecknats av en kraftigt ökad långväga pendling. Detta har lett

till att de geografiska områdena för boende, arbete, utbildning, service och fritid har ökat. Orter och kommuner vävs samman i nya regionala mönster. Detta ställer ökade krav på samverkan över länsgränserna.

Sveriges medlemskap i EU och det utökade samarbetet med regioner utanför våra gränser, t.ex. Östersjöregionen, bidrar till att nya samarbetsformer växer fram. Detta transnationella samarbete förutsätter en flexibilitet när det gäller samverkan mellan exempelvis länen.

Det har framkommit ur den utvärdering, som jag låtit göra, att samordning mellan länsstyrelser många gånger är ett problem i dag. För att bl.a. kunna lösa speciella regionala transportbehov och för att kunna samutnyttja kompetens behöver länsstyrelserna bli bättre på att samarbeta över gränserna.

Det framkom också ur utvärderingen att samordningen mellan kommunerna ofta upplevs som bristfällig. Kommunerna drar åt olika håll och länsstyrelsen har en viktig roll att få kommunerna att samarbeta effektivare kring trafikfrågor. Kommunernas länsförbund har här en viktig uppgift att fylla för att underlätta samordningen.

### 3.2.3 Hur och när förslaget skall genomföras

Förslaget medför inga förändringar i resurser totalt, varken i investeringsmedel eller personal. Däremot krävs en annan planeringsprocess och en annorlunda fördelnings- och beslutsprocess för medel till den regionala infrastrukturen.

Jag föreslår att regeringen ger några länsstyrelser, förslagsvis länsstyrelserna i Hallands, Östergötlands och Västerbottens län, i uppdrag att, i samverkan med företrädare för trafikverken, kommuner och landsting, ge förslag till hur utformningen av den

regionala transportplanen och arbetet med planerings- och samverkansprocessen skall läggas upp. Förslaget bör utgå ifrån att formerna för processen skall kunna anpassas till de olika behov och förutsättningar som finns i landets olika län. I uppdraget bör också ingå att ge förslag till vilka infrastrukturensatsningar som kan betraktas som regionala och lokala intressen och som skall omfattas av den regionala transportplanen, samt precisering av vad som skall räknas som underhåll respektive nyinvestering och vad som bör behandlas i planen.

Förslaget bör samordnas med förslagen i proposition 1996/97:36, Den regionala samhällsorganisationen och med de förslag som följer av Förvaltningspolitiska kommissionens och Kommunikationskommitténs arbete, samt av den kommande infrastrukturpropositionen.

### 3.3 Konsekvenser och effekter av förslaget

Mitt förslag innebär ett ökat regionalt inflytande över infrastrukturplaneringen. Detta ligger väl i linje med den s.k. subsidiaritetsprincipen, som innebär att beslut inte skall fattas på en högre nivå än vad som är absolut nödvändigt med hänsyn till frågans art.

Konsekvenserna av att länen, med länsstyrelserna som initiativtagare, förhandlare och beslutsfattare, upprättar samordnade transportplaner för den regionala trafikens infrastruktur kombinerat med ett utökad anslag blir att roller ändras och nya planeringsprocesser måste utarbetas.

Förslaget medför totalt sett inga statsfinansiella konsekvenser. Däremot krävs en annan fördelnings- och beslutsprocess vad beträffar medel till den regionala infrastrukturen.



En samordnad regional transportplan, med en helhetssyn, utgör ett underlag som möjliggör en effektivare användning av resurser och därmed en förbättrad samhällsekonomi. Hur samhällsekonomins slutligen påverkas är omöjligt att uttala sig om innan det förslagna systemet har fått verka under en tid.

### *Direkt och indirekt berörda av förslaget*

Länets företrädare för trafikverken, landstingen, trafikhuvudmännen, SJ, kommunerna, hamnägare, flygplatsägare, företrädare för trafikutövare, industri och näringsliv berörs av förslaget och kommer att ges större möjligheter att påverka utformningen av länets infrastruktursatsningar.

Länsstyrelserna får en samordningsroll i en större och mer omfattande planeringsprocess och ansvar att, tillsammans med länets aktörer, ta ställning till ett utvidgat anslag för den regionala trafikens infrastruktur. Länsstyrelsen får även ett övergripande budgetansvar för planens genomförande, med återrapporteringskyldighet till regeringen. Visst merarbete kan förväntas för länsstyrelserna, bl.a. beroende på budgetansvaret. Förslaget medför för övrigt inga förändringar vad beträffar personal, men samtliga trafikverk måste bistå länsstyrelserna med underlag och experthjälp.

Trafikverken behöver ändra sina planeringsrutiner och via beredningsgrupperna för de regionala transportplanerna påverka utvecklingen och bevaka sina regionala intressen genom att delta i arbetet med att utarbeta den regionala transportplanen. Vägverkets och Banverkets sektorsansvar inom väg- respektive bantransportsystemet (se avsnitt 1.4) bedöms inte påverkas av förslaget. Vägverket och Banverket skall via beredningsgruppen verka för att vägsystemet respektive bansystemet i den regionala planen utformas så att de trafik- och miljöpolitiska målen uppfylls. Vid oenighet mellan länsstyrelse och trafikverken om planens innehåll



och utformning kan planen, enligt förslaget, hänskjutas till regeringen.

Helhetssynen och kopplingen till övrig samhällsplanering och samhällsutveckling i den regionala transportplanen kräver att landsting, kommuner, trafikhuvudmän och företrädare för större trafikutövare, aktivt deltar i arbetet med planen och ges reella möjligheter att påverka dess innehåll.

### *Fler i plan- och beslutsprocessen*

Det blir fler inblandade på ett tidigt stadium och under hela planeringsprocessen. Detta ställer ökade krav på samarbete, samråd och vilja att tillsammans arbeta för länets och regionens bästa.

De geografiska områdena för boende, arbete, service och fritid har utvidgats under de senaste årtionden. Detta leder till att många transportlösningar redan i dag och i framtiden måste lösas tillsammans mellan flera län, vilket ställer ett ökat krav på samverkan över länsgränserna.

Länsstyrelsernas roll, att vara initiativtagare och förhandlare med länets aktörer i arbetet med upprättandet av den regionala transportplanen, ställer höga krav på smidighet och förmågan att stimulera samarbetet för att bl.a. bryta sektorstänkandet. Att samarbetet fungerar och sker på ett smidigt sätt är ett villkor för att förslagets genomförande skall medföra positiva konsekvenser.

Regeringen skall fatta beslut om fördelning av anslag till länen och göra sin bedömning bl.a. utifrån de nationella trafikmålens uppfyllelse i den samordnande regionala transportplanen. Detta medför att samarbetet mellan Kommunikationsdepartementet och länsstyrelserna måste bli mer aktivt.

### ***Miljökonsekvenser***

För att uppnå syftet med miljökonsekvensbeskrivningar måste frågan om påverkan på miljön tas in på ett tidigt stadium och ingå i beslutsunderlaget under hela planprocessen fram till beslut om planens genomförande.

En samordnad regional transportplan, som innefattar samtliga transportslag, möjliggör att underlag för en miljökonsekvensbeskrivning av olika trafiklösningar kan tas fram på ett tidigt stadium. Regionala transportplaner för samtliga trafikslag, samordnade med övrig samhällsplanering, kommer sannolikt att bidra till ett bättre underlag för förverkligandet av ett mer miljöanpassat transportsystem. Miljökonsekvensbeskrivningar innehållande riskanalyser för människors säkerhet kommer likaså att bidra till ökad säkerhet för såväl trafikanter som kringboende.

### ***Regionalpolitiska konsekvenser***

Den regionala planen skall bygga på länets speciella förutsättningar och behov. De flesta resor, både vad beträffar person och gods, är lokala och regionala och aktörerna i länet har god kännedom om förhållandena i den egna regionen. Detta talar för att en bättre regional balans och regional utveckling uppnås i landets olika delar om man ger länen större möjlighet och frihet att själva bestämma hur man på bästa sätt skall uppnå de nationella trafikmålen.

### ***Jämställdhet***

Det finns statistik som visar att resmönstren i dag skiljer sig åt för kvinnor och män. Kvinnorna reser i genomsnitt kortare sträckor än män. De reser också mer kollektivt än männen. Resmålen och orsakerna till resorna varierar också. Kvinnor lämnar och hämtar

barn på dagis i större utsträckning än män, medan männen i större omfattning gör de längre tjänsteresorna.

En samordnad regional plan för trafikens infrastruktur gör det lättare att tydliggöra och därmed kunna tillgodose olika typer av resebehov.

Sedan den 1 juli 1994 finns det en särskild tjänst som jämställdhetsexpert i varje länsstyrelse. Denna expert har bl.a. i uppdrag att bevaka jämställdhetsaspekterna i samhällsplaneringen.

## 4 Utredningens uppdrag och arbete

Genom beslut den 27 februari 1996 gav regeringen mig i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik och infrastrukturuområdena (dir 1995:160). Direktiven bifogas som bilaga till delbetänkandet. Genom beslut den 18 juli 1996 har regeringen förlängt tiden för redovisning av del- och slutbetänkandet till den 15 oktober 1996 och den 1 februari 1997.

Rollerna inom trafikområdet på regional nivå är i många fall oklara och ansvarsfördelningen mellan nationell och regional nivå fungerar inte tillfredsställande.

Det övergripande målet för denna utredning är att förtydliga och precisera länsstyrelsernas roll inom trafikområdet och att ge förslag till eventuella förändringar som underlättar förverkligandet av de trafikpolitiska målen.

Utredningens förslag skall bl.a. grundas på en utvärdering av nuvarande villkor för länsstyrelsernas arbete.

Ett slutbetänkande, avseende länsstyrelsernas roll inom fordons- och trafikområdet, kommer att lämnas senast den 1 februari 1997.

### *Arbetet med delbetänkandet*

Arbetet inför delbetänkandet koncentrerades i början till att göra en utvärdering av länsstyrelsernas nuvarande villkor inom trafikområdet. Konsultföretaget Sinova AB fick uppdraget att göra



utvärderingen. Denna presenterades och överlämnades till utredningen den 15 juli 1996.

Utvärderingen genomfördes i form av telefonintervjuer och en uppföljande hearing. Utredningen, med dess experter och referenspersoner, deltog i arbetet med att bl.a. föreslå intervjupersoner och frågeformuleringar samt med en del praktiskt arbete. Utvärderingen omfattade länsstyrelsernas roll inom hela trafikområdet. Sinovas sammanfattning av utvärderingens resultat presenteras i kapitel två i delbetänkandet. Sinovas redovisning till utredningen biläggs i sin helhet till delbetänkandet.

Med underlag av utvärderingen samt avslutade och pågående utredningar och förslag inom området (som presenteras i avsnitten 1.5 och 1.6 i delbetänkandet) har förslaget till precisering och förtydligande av länsstyrelsernas roll inom infrastrukturplaneringen arbetats fram.

I utredningsarbetet har ett stort antal personer medverkat på olika sätt. Dels har regeringen utsett särskilda experter, nämligen Stig Modig, f.d. länsråd, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Brita Saxton, hovrättsassessor, Kommunikationsdepartementet, Astrid Ugglå, kansliråd, Finansdepartementet, Pär Westerberg, departementssekreterare, Inrikesdepartementet och Erik Österberg, länsråd, Länsstyrelsen i Hallands län. En länsstyrelsegrupp, med tio kommunikationsdirektörer, har också varit knuten till utredningen. Dessutom har jag utnyttjat en referensgrupp som har bestått av representanter från den centrala nivån för Vägverket, Banverket och SJ. Vidare har i referensgruppen ingått representanter för Boverket, Räddningsverket, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet, länstrafikhuvudmännen samt länsstyrelserna.

***Det fortsatta arbetet med slutbetänkandet***

Inför slutbetänkandet skall planering av kollektivtrafik och trafik-säkerhet utredas. Vidare skall hanteringen av körkortsfrågor, yrkestrafikfrågor, bilregistret och fordonsskatt belysas.

Som underlag för arbetet med slutbetänkandet kommer jag att använda den utvärdering som gjordes i början av utredningen samt avslutade och pågående utredningars förslag inom området.



## Bilaga 1: Referenser

Arbetstagarkonsult.AB, *Länsstyrelsen 2000, Regionala kunskapskontor på statligt uppdrag*, 1996

Banverket och Vägverket, *Uppdrag att redovisa hur de nationella planerna för riksvägar och stamjärnvägar ska förankras regionalt*. Redovisning till Kommunikationskommittén och Kommunikationsdepartementet 1996-06-13.

Byggforskningsrådet, Knut Strömberg, *Planera med osäkerheter! En metodik för tvärsektoriell planering tillämpad på kommunal bostadsförsörjning*, T7:1986

Boverket, *Regional samhällsplanering för ett miljöanpassat transportsystem*, Rapport 1995:11

Civildepartementet, Utvecklingsgruppen för länsstyrelsefrågor, *Länsstyrelsernas roll och uppgifter inom kommunikationsplaneringen*, 1996

Landstingsförbundet, *Landstingens engagemang i kollektivtrafiken*, 1994

NordREFO, Lena Ramfeldt, *Framtidens tudelade regionalpolitik*, 1995:4

NordREFO, Lena Ramfeldt & Carl Eckerdal, *Tvärsektoriellt arbete i länsstyrelserna*, 1996:1



NordREFO, Lena Ramfeldt, *Regionalpolitiska hänsyn i sektorspolitiken*, 1996:6

Regeringens proposition 1988/89:154, *En ny statlig förvaltning*

Regeringens proposition 1994/95:230, *Kommunal översiktsplanering enligt plan- och bygglagen, m.m.*

Regeringens proposition 1995/96:131, *Vägverkets sektorsansvar*

Regeringens proposition 1996/97:1, *Banverkets sektorsansvar*

Riksdagens revisorer, *Riksdagens revisorers förslag angående samordnad länsförvaltning*, 1995/96:RR3

Riksdagens revisorer, *Länsstyrelsernas tillämpning av plan- och bygglagen*, Informationsrapport 96-06-11

Riksrevisionsverket, *MKB i praktiken*, RRV 1996:29

Riksrevisionsverket, *Yttrande över Vägverkets utredning "Statsbidrag till enskild väghållning"*, 1996-07-25

Sinova, *Utvärdering av planeringsprocessen för väghållning 1994-2003*, Slutrapport till Vägverket, oktober 1994

SOU 1995:19, *Ett säkrare samhälle*, Huvudbetänkande av Hot- och Riskutredningen

SOU 1995:27, *Regional framtid*, Slutbetänkande av Regionberedningen

SOU 1995:27, *Regional framtid*, Bilagor

SOU 1996:17, *Bättre trafik med väginformatik*, Delbetänkande från Delegationen för Transporttelematik

SOU 1996:26, *Ny kurs i trafikpolitiken*, Delbetänkande av Kommunikationskommittén

SOU 1996:26, *Ny kurs i trafikpolitiken*, Bilagor

SOU1996:46, *Enskilda vägar*, Betänkande av Utredningen om översyn av lagstiftningen om enskilda vägar

SOU 1996:103, *Miljöbalken*, Huvudbetänkande av Miljöbalksutredningen

Statskontoret, *Länsstyrelsernas roll som regionalpolitisk sektorsamordnare på kommunikationsområdet - förstudie*, 1992

Statskontoret, *Statsvetenskaplig förvaltningsforskning*, PM 1996-03-11

Statskontoret, *Järnvägens konkurrenskraft*, 1996:13

Statskontoret, *Ansvarsfördelning i en samordnad planeringsprocess på nationell nivå*, 1996:14



## Bilaga 2: Utredningens direktiv

### Kommittédirektiv

Översyn av länsstyrelsernas roll inom områdena fordon, trafik och infrastruktur



Dir.  
1995:160

Beslut vid regeringssammanträde den 21 december 1995

#### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillsätts med uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena. Utredaren skall bl.a. som grund för översynen göra en utvärdering av nuvarande villkor för länsstyrelsernas arbete inom områdena. Utvärderingen skall avse länsstyrelsernas möjligheter att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen samt möjligheter att effektivt verka för och samordna olika nationella och regionala intressen.

Utredaren skall i ett delbetänkande överväga och precisera länsstyrelsernas roll inom infrastrukturplaneringen. Som underlag i denna del bör bl.a. ett den 1 mars 1996 från Kommunikationskommittén kommande delbetänkande användas. Utredaren skall lämna ett slutbetänkande med förslag för fordons- och trafikområdet senast den 1 december 1996.

#### Bakgrund

Med anledning av regeringens proposition 1987/88:50 bil. 1 om trafikpolitiken inför 1990-talet beslutade riksdagen (bet. TU 1987/88:13, rskr. 1987/88:159) om mål och inriktning för trafikpolitiken. Riksdagen beslutade vidare (bet. TU 1987/88:19, rskr. 1987/88:260) att dela in järnvägsnätet i länsjärnvägar och stomjärnvägar samt (bet. TU 1987/88:20,



## 2

rskr. 1987/88:297) att inrätta ett särskilt anslag för länstrafikanläggningar. Länsstyrelserna fick i uppgift att prioritera och avväga olika investeringsobjekt samt att fastställa en plan för länstrafikanläggningar. Denna plan kan omfatta investeringar i statliga länsvägar, länsjärnvägar samt andra anläggningar för kollektivtrafikändamål.

Enligt förordningen (1990:1510) med länsstyrelseinstruktion har länsstyrelserna till uppgift att verka för att de fastställda nationella målen inom olika samhällssektorer får genomslag i länet. Samtidigt skall länsstyrelserna samordna de olika sektorerna inom sina ansvarsområden och därvid beakta de aspekter som är av betydelse för den regionala utvecklingen. Vidare skall länsstyrelserna med beaktande av fastställda, nationella mål verka för att statlig, kommunal och landstingskommunal verksamhet i länet samordnas och anpassas efter de övergripande miljö- och regionalpolitiska målen samt kravet på en långsiktig, god hushållning med naturresurserna.

Länsstyrelserna har enligt väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:954) uppgiften att godkänna miljökonsekvensbeskrivningar för vägarbetsplaner och att samråda med Vägverket vid utarbetandet och fastställelsen av dessa planer. Enligt lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. skall länsstyrelsen sammanställa och till myndigheter och kommuner tillhandahålla utredningar, program och annat planeringsunderlag som har betydelse för hushållningen med naturresurser. Enligt plan- och bygglagen (1987:10) har länsstyrelsen tillsyn över plan- och byggnadsväsendet i länet och skall samverka med kommunerna i deras planläggning. Vidare får länsstyrelsen, enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603), meddela lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods.

Sedan den 1 juli 1991 har länsstyrelserna ansvar för att regionalt samordna olika organs insatser för trafiksäkerhetens främjande (prop. 1988/89:154, bet. 1989/90:BoU4 och 1989/90:BoU9, rskr. 1989/90:89). I 1993 års proposition om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet (prop. 1992/93:161, bet. 1992/93:TU29, rskr. 1992/93:426) konstaterades att Vägverkets övergripande nationella ansvar för

trafiksäkerheten på vägarna och länsstyrelsens regionala samordningsansvar gör att innebörden i det regionala samordningsansvaret närmare bör preciseras.

Regeringen beslöt den 22 december 1994 att en parlamentarisk kommitté med uppdraget att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige skulle tillkallas. Kommittén, som har antagit namnet Kommunikationskommittén (K 1995:01), skall i ett delbetänkande den 1 mars 1996 lämna förslag till inriktning av infrastrukturinvesteringarna i Sverige 1998-2007. Kommittén skall vidare analysera behovet av förändringar av den politiska förankringen av planförslagen på såväl nationell, regional som lokal nivå. Vidare skall Kommunikationskommittén överväga om det behövs en förändring i fråga om den nuvarande ansvarsfördelningen mellan statliga myndigheter som deltar i kommunikationsplaneringen.

Regionberedningen (C 1992:06) har lämnat ett slutbetänkande (SOU 1995:27) som innehåller förslag till reformering av den offentliga organisationen på regional nivå. Betänkandet är för närvarande på remiss.

Vid årsskiftet 1995/96 flyttas ansvaret för bilregistret från länsstyrelserna till Vägverket (SFS 1995:1358). Inom 1995 års yrkestrafikutredning (K 1994:12) pågår en översyn som också kan komma att påverka länsstyrelsernas framtida arbetsuppgifter.

Regeringen har denna dag beslutat att ge Vägverket i uppdrag att i samråd med länsstyrelserna i Stockholms och Örebro län utreda handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden och att föreslå de tekniska och administrativa förändringar som behövs för att effektivisera den. Inom Kommunikationsdepartementet bereds för närvarande frågor som rör bl.a. ansvaret för överlastavgifter.

Regeringen har denna dag även beslutat att ge Statskontoret i uppdrag att utvärdera i vilken grad järnvägens konkurrenskraft har förändrats sedan riksdagen tog det trafikpolitiska beslutet 1987/88 samt om förändringarna är i överensstämmelse med de trafikpolitiska målen. I Statskontorets uppdrag ingår bl.a. att särskilt granska betydelsen av den nya organisa-

## 4

tionen och ansvarsfördelningen mellan SJ, Banverket och trafikhuvudmännen samt de nya principerna för finansiering av deras verksamhet som skapades till följd av riksdagens trafikpolitiska beslut 1987/88.

Innan större förändringar av länsstyrelsernas arbetsuppgifter inom trafikområdet kan beslutas bör nuvarande förhållanden utvärderas, pågående utredningar beaktas och det samlade behovet av förändringar analyseras.

### Uppdraget

Den särskilda utredarens uppdrag skall vara att göra en översyn av länsstyrelsernas nuvarande roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena. Översynen skall bl.a. grundas på en utvärdering av nuvarande villkor för länsstyrelsernas arbete.

Utredaren skall utvärdera länsstyrelsernas möjligheter att, med nuvarande resurser, organisation och ansvarsfördelning, bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen. Utredaren skall vidare utvärdera hur länsstyrelserna har utövat sin samordningsroll avseende nationella och regionala intressen, sin roll att tillhandahålla sektorsövergripande underlagsmaterial till infrastrukturplaneringen samt sin roll som planmyndighet för länstrafikanläggningar. Utredaren skall analysera hur länsstyrelsernas avvägningar skiljer sig åt i ärenden för vilka olika regionala och institutionella förutsättningar föreligger och vilka länsstyrelsernas möjligheter är att effektivt verka för och samordna olika nationella och regionala intressen. Ansvarsfördelningen mellan Vägverkets regionala organisation och länsstyrelserna skall analyseras, bl.a. vad gäller samordningsansvaret för trafiksäkerheten.

Om utredaren finner att det inom handläggningen av ärenden inom fordons- och trafikområdet finns behov av förändringar, skall utredaren utarbeta förslag till samt en tidsplan för genomförandet av förslagen. Förslagen skall konsekvensbeskrivas.



Utredaren skall hålla sig underrättad om Kommunikationskommitténs (K 1995:01) arbete. Utredaren skall analysera Kommunikationskommitténs eventuella förslag rörande förändrad regional beslutsordning för åtgärder i transportinfrastrukturen. Utredaren skall vidare med Kommunikationskommitténs delbetänkande som underlag samt utifrån egna resultat och med hänsyn till Statskontorets uppdrag inom området överväga och precisera länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen. I detta sammanhang bör utredaren beakta samordningsbehovet med andra sektorer inom den statliga sektorn på regional nivå.

### Övrigt

Utredaren skall samråda med företrädare för länsstyrelserna och andra berörda myndigheter samt med 1995 års yrkestrafikutredning (K 1994:12), Kommunikationskommittén (K 1995:01) och Förvaltningspolitiska kommissionen (Fi 1995:13). Utredaren skall inhämta synpunkter från berörda intresseföreträdare, såsom Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen.

Utredaren skall beakta regeringens direktiv för samtliga kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50) samt att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124).

Förslagen får inte medföra ökade statsfinansiella utgifter eller minskade inkomster.

Uppdraget skall redovisas senast den 2 december 1996 till regeringen. Ett delbetänkande skall lämnas senast den 15 augusti 1996 med överväganden rörande länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen.

(Kommunikationsdepartementet)





## Bilaga 3

**Sinova**  
Managementkonsulter

# LÄNSSTYRELSE- OCH TRAFIKUTREDNINGEN (LÄRFT)

## UTVÄRDERING AV LÄNSSTYRELSEARNAS ROLL INOM TRAFIKOMRÅDET

### Rapport

Per Arvidsson  
Björn Eriksson  
Sinova AB

Stockholm den 15 juli 1996

## SAMMANFATTNING

Länsstyrelserna spelar en viktig roll inom trafikpolitiken. De flesta aktörer anser att länsstyrelserna skulle kunna och bör spela en än viktigare roll. Detta förutsätter en rad åtgärder:

Regeringen bör utforma en tydlig verksamhetsidé för länsstyrelserna, speciellt med avseende på trafikpolitiken. Fordon, trafik, infrastruktur, fysisk planering och samhällsplanering bör därvid ses som en sammanhängande kedja. Länsstyrelsernas roll vad gäller regionala utvecklingsfrågor måste tydliggöras.

Detta ställer krav på en intern samordning inom regeringskansliet. Ansvar måste kopplas till befogenheter, resurser och uppgifter. Samordningsansvar är viktigt, men resultatansvar är viktigare.

Trafikverken sköter inte samordningen av sig själva. Det behövs både på central och regional nivå starka motparter med kompetens och behörighet att integrera infrastrukturfrågor i samhällsplaneringen i stort.

Kommunikationsdepartementet och länsstyrelserna måste ha ett aktivt och förebyggande samarbete.

Länsstyrelserna bör få en tyngre roll - ekonomiskt och organisatoriskt - inom LTA-planeringen. Medel bör tas från Vägverket och Banverket. Konsekvenser (följdinvesteringar) av flygplats-, hamn-, nationella väg- och järnvägsbyggen bör hanteras regionalt. LTA-planeringen måste ges stadga genom fasta och långsiktiga ramar. Då upphör spelet där aktörerna fungerar som kravmaskiner.

Länsstyrelsernas samordningsroll vad gäller trafiksäkerheten bör inskränkas till samråd vad gäller frågor som berör länsstyrelsernas kärnverksamhet.

Samarbetet inom länsstyrelserna har utvecklats mycket på senare år, men mycket återstår när det gäller samordnad länsförvaltning. Länsråden bör ges/avkrävas ett tydligt ansvar för att bryta sektorstänkandet, t ex en precisering av relationerna till landshövding respektive länsexperterna.

Ett ökat samarbete mellan länsstyrelserna kan ge ökad effektivitet och kreativitet, kostnadsminskningar samt ökad tyngd i diskussionerna med trafikverken.

Länsstyrelserna måste fortsätta att utveckla sin kompetens inom projektledning, modern teknik, näringslivets villkor, samhällsekonomisk analys, riskanalyser m m för att ta fram bättre planeringsunderlag för alternativa inriktningar - och för att kunna gå vidare från utredning till implementering.

Länsstyrelsens styrelse bör agera som styrelsen för ett börsbolag. Landstinget (som agerar som motpart) bör inte utse representanter. Medlemmarna bör utses av regeringen i kraft av personlig kompetens och inte som partsföreträdare. Styrelsen måste ges reella förutsättningar att påverka.

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

	<u>Sida</u>
Innehållsförteckning	1
Sammanfattning	2
Sinovas uppdrag och metodik	3
Starka signaler i intervjumaterialet	6
Sammanfattande analys	14

**Bilagor:**

- 1 Aktörer i intervjuundersökningen
- 2 Frågeguide för aktörsintervjuer
- 3 Citatsammanställning från aktörsintervjuer
- 4 Sammanfattning av länsstyrelsernas utvärdering av länsstyrelsernas roll inom trafikområdet
- 5 Observationer och förslag från omvärldsanalys, intern analys samt hearing



## SINOVAS UPPDRAG OCH METODIK

Ansvar och arbetet på trafikområdet berör idag flera aktörer och intressenter, bl a trafikverken, landstingen, kommunerna, polisen, frivilligorganisationerna och länsstyrelserna. Länsstyrelsernas roll är enligt instruktionen att samordna den statliga länsförvaltningen. Många utredningar och rapporter vittnar dock samstämt om att rollfördelningen är otydlig och att den samordnade förvaltningen inte fungerar i praktiken.

Länsstyrelse- och trafikutredningen (LÄRFT) har fått i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturuområdena. Målet med utredningen är att precisera och förtydliga länsstyrelsernas roll inom trafikområdet och att ge förslag till ev förändringar som underlättar förverkligandet av de trafikpolitiska målen.

Som grund för översynen har LÄRFT givit Sinova i uppdrag att göra en nulägesbeskrivning. Huvudsyftet med utvärderingen har varit att besvara frågeställningen:

**Vilka är länsstyrelsernas möjligheter att bidra till att förverkliga de trafikpolitiska målen och att effektivt verka för att samordna nationella och regionala intressen?**

Uppdraget har genomförts i fem steg:

### 1 Planeringsmöte

Först preciserades uppdraget tillsammans med uppdragsgivaren, LÄRFT. Projektplanen fastställdes och samarbetsformer mellan Sinova, sekretariatet, experter och referensgrupp klargjordes. Därefter formulerades frågehypoteser med utgångspunkt från LÄRFTS arbetsplan. Planeringsmötet ägde rum 28 maj.

### 2 Datainsamling och analys

Datainsamlingen har bestått av omvärldsanalys och intern analys. Syftet med omvärldsanalysen var att ta reda på ett antal aktörers uppfattning om länsstyrelsernas roll inom trafikområdet. Huvudfrågan var att ta reda på vilka möjligheter länsstyrelserna idag har att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen.

Metodvalet har varit djupintervjuer - i huvudsak över telefon - med personer med särskilt viktiga uppgifter i andra organisationer än länsstyrelsen: trafikverk, andra verk, landstingen, kommunerna, branschorganisationer, frivilligorganisationer. Urvalet av intervjupersoner (se bilaga 1) skedde i samråd med LÄRFT. Intervjuerna har gjorts med hjälp av en frågeguide (se bilaga 2). Tina Linnakivi, LÄRFTs utredningsekretare, har assisterat Sinova i en del av intervjuarbetet. Intervjuerna har dokumenterats och anonymiserats (se bilaga 3).

I den interna analysen i länsstyrelserna har syftet varit att ta reda på viktiga aktörers syn på de länsstyrelsespecifika frågorna. Metodval har varit djupintervjuer - i huvudsak över telefon - samt brevenkät. Intervjuerna finns dokumenterade i bilaga 3. Arbetet med brevenkäten (se resultat i bilaga 4) har utförts av Leif Jonsson, kommunikationsdirektör i Östergötlands län, samt Erik Österberg, länsråd i Hallands län.

Omvärldsanalysen och den interna analysen utfördes under perioden 30 maj till 12 juni.

### **3 Hearing**

Efter datainsamling och analys genomfördes en hearing med inbjudna deltagare. Dessa var aktörer på trafikområdet (intervjupersonerna ovan) samt LÄRFTs expert- och referensgrupper. Sammanlagt 44 personer deltog i hearingen.

Syftet med hearingen var att fördjupa analysen av intervjumaterialet och att låta deltagarna bidra med förslag till åtgärder.

Efter att Gunnel Färm, LÄRFTs utredare, redovisat syftet med hearingen presenterade Sinova de preliminära resultaten från datainsamlingen. Ett särskilt dokument lämnades. Därefter redogjorde Erik Österberg, medlem i LÄRFTs expertgrupp och Leif Jonsson, medlem i LÄRFTs referensgrupp, för länsstyrelsernas egen syn på länsstyrelsernas roll inom trafikområdet.

Sinova fungerade som processledare och presenterade ett antal diskussionsuppgifter som deltagarna arbetade med i tvärgrupper. Därefter följde en redovisning från varje grupp.

Resultatet av hearingen dokumenterades av Sinova och har inarbetats i denna rapport.

Hearingen ägde rum förmiddagen den 17 juni.

### **4 Avstämningsmöte**

Vid avstämningsmötet presenterade Sinova resultaten från datainsamling, analys och hearing inför LÄRFT, dess expert- och referensgrupper. En preliminär rapport lämnades (i bilaga 5 redovisas analysen av intervjumaterialet samt förslag till åtgärder under rubriken "observationer och förslag från omvärldsanalys, intern analys samt hearing").

Erik Österberg presenterade resultaten av länsstyrelsernas utvärdering av länsstyrelsernas roll inom trafikområdet (se bilaga 4).

Därefter följde en diskussion med utgångspunkt från redovisningen. Innehållet i diskussionen dokumenterades och inarbetades i slutrapporten.

Avstämningsmötet ägde rum den 25 juni.

## **5 Slutrapport**

I denna slutrapport finns resultatet av utvärderingen. Sinova lämnar rapporten till utredningens sekretariat den 15 juli. Rapporten distribueras till alla som deltagit i utvärderingen: intervjupersoner, referens- och expertgrupper. Dessa har sedan möjlighet att lämna synpunkter till LÄRFTs sekretariat och till Sinova.

Uppdragsarbetet har präglats av en mycket aktiv dialog med uppdragsgivaren. Synpunkter på utvärderingen har lämnats under processens gång. Tempot i arbetet har varit högt. Intresset för denna utvärdering har varit stort bland aktörer och intressenter och både Sinova och LÄRFT har haft en rad kontakter med aktörema under arbetets gång.

## STARKA SIGNALER I INTERVJUMATERIALET

I intervjumaterialet finns en rad förhållanden som många aktörer väljer att särskilt kommentera. Dessa redovisas frågeområde för frågeområde under rubriken "starka signaler".

### 1 Problem för länsstyrelserna att förverkliga de trafikpolitiska målen

Aktörerna anger en rad olika problem och hinder för länsstyrelserna (lsts) att förverkliga de trafikpolitiska målen:

#### Länsstyrelsen har två ansikten

Lst företräder en regional trafikpolitik mot trafikverken och en nationell trafikpolitik mot kommuner och trafikhuvudmän. Många aktörer accepterar bara den ena rollen.

#### Sektoriseringen styr medelstillelningen

Det saknas en samordnande instans på nationell nivå. Departementen är splittrade.

Det råder en brist på helhetssyn på trafikområdet p g a sektorsindelningen av Sverige.

Det är svårt att få en totalbild av de trafikpolitiska målen.

Lst har svårt att rå på trafikverken.

Medlen fördelas enligt sektorsgrunder utan sammanvägning med samhällsplaneringen på lokal och regional nivå.

#### Länsstyrelsen saknar politisk plattform

Politikerna i lsts styrelse lever bara upp till en av lsts roller: den regionala.

Politikerna i lsts styrelse är vana vid att tjänstemännen i kommunerna inte lägger sig i.

Lsts tjänstemän överprövar de lokala politikernas beslut på juridiska och tekniska grunder.

Motparten landstinget tar gisslan i lsts styrelse.



## 2 Roller

Aktörerna ger exempel på en rad ansvars- och rollklarheter på trafikområdet, men även kompetensen och förmågan att spela den roll man (faktiskt) har kommenteras.

### Rolloklarheter mellan nationella nivå och länsnivå

Lst saknar statsmakternas mandat att ansvara för den regionala trafikplaneringen. Det förekommer att Kommunikationsdepartementet hellre vänder sig till trafikverken än till lst. Trafiksäkerheten är ett exempel på detta. Lsts regionala samordningsansvar gavs inte något konkret innehåll.

Lsts sätt att fungera skiljer sig åt i landet. Norrlandslänet är mer beroende av vad som sker på nationell nivå än storstadslänet. De lst som har stora medel för regional utveckling får hög status i länet.

### Trafikverken har övertaget

Trafikverkens sektorsroller är starkare än lsts samordningsroll. Vägverket gör samhällsavvägningar mellan sektorsintresset och andra samhällsintressen. Vägverket följer upp sin egen verksamhet etc.

### Kommunerna är positiva till länsstyrelsens roll

Staten har ett ansvar för infrastrukturen oberoende av lokala opinioner.

Landstingen har gått in på för många områden utan att ha kompetens. Det behövs inget nytt regionparlament.

Lsts samordnande roll borde vara ännu starkare.

Övriga riksvägar kan läggas på länen.

### Maktkamp mellan länsstyrelse och landsting

Landstingen anser att lst borde renodlas som myndighet. Trafikpolitiken borde flyttas över till ett regionalt och politikerstyrt organ, ett länsparlament.

Lst och övriga aktörer utanför landstingen föreslår att lst skulle kunna ta åt sig mer vad gäller planeringen av infrastruktur och trafikering.

På tjänstemannanivå finns stora inslag av pragmatism. Man anser att detta är Regionberedningens bord.

### Få rolloklarheter inom fordonsområdet

Överflyttningen av bilregistret till Vägverket har inte medfört försämrade service för allmänheten. (Denna uppfattning delas inte av lst själva enligt enkäten).

Ansvar för yrkestrafik, körkortsförfrågor och fordonsbeskattning bör inte ändras.

## **3 Samordning**

### Vad vill regeringskansliet?

På centrala nivån anser aktörerna att samordning inte är ett stort problem.

Lst har ofta helhetsperspektiv men det finns motsättningar i regeringskansliet.

### Trafikverken sköter samordningen själva

Det är svårt för lst att samordna trafikverken. Sektorsintressena är starka.

Samordningen mellan järnväg och landsväg kan förbättras.

Vissa lst bryr sig inte om att samordna utan överlåter det till Vägverket (trafiksäkerheten).

### Svårt att samordna över länsgränserna

Samordningen mellan lst är ett större problem än inom lst. Varje länsstyrelse vill ha sin egen profil. Lst har övat för lite på samordning över länsgränserna.

Det är ovanligt med generositet mellan länen beträffande LTA-planering.

Trafikverkens olika regionindelningar försvårar samordning.

### Samordningen varierar mellan länsstyrelserna

Samspelet inom lst skiljer sig åt i riket. Enheter inom vissa lst driver sina frågor hårt medan andra samordnar mellan enheterna.

Vissa lst redovisar olika bedömningar inför styrelsen, andra har beredningar under landshövdingen där man sammanväger ett förslag.

I vissa lst försöker planenheten sätta sig som samordningsorgan över de andra.

Utomstående har svårt att förstå att det är först när man begär lsts yttrande man får den sammanvägda meningen. En sektorföreträdarens yttrande är inte lsts mening.

#### Länsrådsberedning i länsstyrelsen

Lsts organisation försvårar samordning. Enheterna är ofta självständiga. Samordningsfunktionen är otillräcklig. En särskild länsrådsberedning i lst kan vara en lösning.

#### Kommuner efterfrågar samordning

Samordningen mellan kommuner är bristfällig. Kommunerna drar åt olika håll. Kommunerna är även de sektorsindelade. Lst är den enda organisation som kan samordna kommunerna.

Lst bör sköta samordningen bättre. Lst bör inbjuda kommunerna till samarbete. Lst har en viktig roll i att få kommunerna att samarbeta effektivare. Samordningsrollen bör stärkas.

### **4 Trafiksäkerhet**

Många aktörer tar spontant upp trafiksäkerhetsarbetet som ett exempel på oklar roll- och ansvarsfördelning. Lsts samordningsroll är omtvistad och samarbetet mellan lst och de tre huvudaktörerna VV, polisen och kommunerna hålls i praktiken på sparlåga. Men det är ingen entydig bild.

#### Dubbelt ansvar för trafiksäkerheten

Vägverket har nationellt ansvar, inget sägs om regionerna, medan lst har samordningsansvar för länet.

Polisen och Vägverket upprättar en trafikövervakningsplan för länet. Sedan skall polisen och lst fastställa en regional trafiksäkerhetsplan. Det blir dubbla budskap. Lst och Vägverket ser ut att stå med samma ansvar.

Lst saknar styrmedel för trafiksäkerheten.

#### Trafiksäkerhetsarbetet varierar mellan länsstyrelserna

Det varierar mellan lst hur tydligt man vill markera sin roll som samordnare för trafiksäkerheten. Vissa konstaterar att Vägverket styr detta, nu ägnar vi oss åt annat, andra driver hårt att Vägverket inte får köra över lst p g a att lst har samordningsrollen.

### Kommunerna har otillräckliga resurser för trafiksäkerheten

Kommunerna är särskilt utpekade i trafiksäkerhetsarbetet men frågan är sällan intressant på politisk nivå.

Samarbetet mellan lst och kommuner måste förbättras. Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen. Kommunerna är sektorsindelade och har samma problem som lst.

### Polisorganisationen befinner sig i stark förändring

Trafikpolisen får minskad bemanning. I stället ökar resurserna inom när- och ordningspolisen.

Polisen möter lst inom yrkestrafiken, där lst fattar myndighetsbeslut, och som samordnare av trafiksäkerheten. Det är i det senare fallet det blir bekymmer.

### Trafiksäkerheten är eftersatt i länsstyrelsen

Lsts roll som samordnare mellan central och regional nivå fungerar inte.

Trafiksäkerheten är det område där lst orkat med minst. Det fordras mer resurser för att lst skall orka mer.

Lst bryr sig inte om att samordna utan överlåter det till Vägverket. Är det oföretagsamhet eller prestige?

### Starkt samband mellan fysisk planering, yrkestrafikfrågor och trafiksäkerhet

Lst spelar en viktig roll inom den fysiska planeringen och inom yrkestrafikområdet (myndighetsbeslut). Lst har därmed indirekt möjligheter att minska olycksriskerna i trafiken.

## **5 Länstrafikanläggningar**

### LTA-medlen är knappa

Det finns ett stort reinvesteringsbehov. Ramarna för länsjärnvägar är otillräckliga.

Busstrafiken får mycket pengar. Det behövs kanske inte fullt så många hållplatskurar.

Det är för lite medel, inte minst när det skall vara resecentra överallt.



### Bypolitik i LTA

Problemet är lsts styrelse. Pengar skall fördelas rättvist, inte effektivt. Lst företrädare kommunerna i stället för regering och riksdag.

Det är inte längre lika generöst mellan länen och kommunerna.

### Klargör rollerna

LTA skall skötas av en regional instans. Om Vägverket får pengarna blir det bara motorvägar. Kommunerna drar åt olika håll. Lst skall samordna.

Samordningen med järnvägsinvesteringarna behöver förbättras. När man bygger en stomjärnväg bör man bygga en anslutning för personresande och gods.

Vägverket skall inte ha sektorsansvar för kollektivtrafik på väg.

### Prioriteringar skall göras regionalt

Om lst skall ta LTA-beslut måste de ta del av politikernas syn på länets utveckling.

Prioriteringar mellan väg och järnväg skall göras regionalt. Får man pengarna måste man själv ta ansvar.

Ökar regionens ansvar skall regionen även lösa fler regionala intressekonflikter.

Det saknas en politiskt styrd instans på regional nivå som ligger över kommunerna, men under den nationella nivån. Det är Regionberedningens område.

## **6 Vad behöver länsstyrelserna bli bättre på?**

Aktörerna anger en rad utvecklingsområden för lst. De viktigaste är:

### Göra samhällsekonomiska bedömningar

Fördjupa den långsiktiga trafikekonomiska kompetensen och ta fram underlag.

Ta fram argument och samhällsekonomiska bedömningar för näringslivets vinster av järnvägsinvesteringar.

### Lära sig mer om näringslivet

Lst klarar myndighetsrollen men har svårt att nå ut till transportörerna.

Utveckla kompetens kring vägnätets nyttoeffekter för näringsliv och län.

#### Utvidga samarbetet med trafikverken

Viktigt att lst kan fatta fler beslut inom länet i samverkan med trafikslagen.

Samarbete med trafikslagen är en förutsättning för att uppnå de trafikpolitiska målen. Det är fråga om att ta fram underlag, diskutera förslag med kommunerna och nå samstämmighet.

#### Gå vidare från utredning till implementering

Utredningarna blir hyllvärmare. Lst kan inte själv genomföra vad de föreslår.

Lst är bra på utredningar men dåliga på att följa upp.

Lst skulle kunna ta mer initiativ i framtidsfrågorna.

#### Göra utvärderingar

Lst ska kunna ha ett uppdrag att granska hur effektiv trafikpolitiken är. Idag utvärderar Vägverket sig själv.

Lst ska kunna utvärdera projekt över sektorsgränserna.

#### Leda projekt

Lst skall vara stödjande projektledare, inte detaljgranskande byråkrater.

#### Utveckla IT-kompetens

IT-hanteringen av underlagsmaterial kan förbättras.

## 7 Råd/förväntningar på LÄRFT

Ge sakunderlag för diskussion om resursanvändning i Ist.

Svara på frågan varför det inte finns en rak linje i Ists agerande?

Ge förslag på hur de olika rollererna kan förtydligas.

Blottlägga de konflikter som finns mellan Ist och landsting.

Tydligare roller mellan Ist och trafikverk.

Bättre styrning av de olika rollererna.

Lägg alla regionövergripande frågor på Ist.

Om Ist skall ha en samordningsroll bör man ha resultatansvar.

Ge Ist ett tydligare samhällsansvar, ett regionalt riksrevisionsverk på trafikområdet.

Viktigt att förtydliga ansvaret för trafiksäkerheten.

Klargöra vem som har beslutanderätten för LTA.

Hur hantera en regional förankring av investeringarna?

## SAMMANFATTANDE ANALYS

Sinovas uppdrag har varit att hjälpa LÄRFT att beskriva och analysera vilka möjligheter länsstyrelserna idag har att medverka till ett förverkligande av de trafikpolitiska målen. Detta har gjorts under en månad i ett antal steg som byggt på varandra. Den huvudsakliga datainsamlingen bygger på två delar, dels intervjuer med ca 40 aktörer utanför länsstyrelserna, dels en enkät till samtliga länsstyrelser, kompletterad med personliga intervjuer. Vid analysen visar det sig att dessa två bilder i huvudsak överensstämmer, men det finns ett antal intressanta skillnader. Sammantaget har vi därför valt att strukturera vårt material i tre områden:

- A En nulägesbeskrivning varom i stort enighet råder.
- B En förslagsdel som bygger på vad en klar majoritet anser vara önskvärd utveckling för att länsstyrelserna ska kunna fullgöra den roll de tilldelats.
- C En sammanställning av områden där vi inte har något entydigt underlag, men där vi tror det är viktigt med en fördjupad analys.

För att illustrera vårt arbetssätt kan vi se på vår frågeområde 6 (i viss mening kan detta sägas belysa även frågeområdena 1-5):

### Vad behöver länsstyrelserna bli bättre på?

Några typiska svar från aktörer utanför länsstyrelserna:

- Att ta fram argument och samhällsekonomiska bedömningar, t ex näringslivets vinster av järnvägsinvesteringar.
- Lyssna på kommunerna och inte skriva historieboken själv.
- Lst är bra på utredningar, men dåliga på att följa upp.
- Lst har mycket pengar att göra utredningar för och tar fram en massa ambitiösa trafikpolitiska program, men frågan är hur kraftfullt man kan agera.
- De ska vara stödjande projektledare och inte byråkrater.
- De behöver lära sig mer om näringslivets förutsättningar.
- De är alldeles för mycket generalister.
- Lst skulle kunna ta ett mer aktivt grepp om framtidsfrågorna. Driva på, ta initiativ.



Länsstyrelserna själva anser att de har bra kompetens, men för få personer. Det finns dock vissa områden där även kvalitativ utveckling anses viktig. Listan kan göras lång, men det finns ett antal återkommande områden, varav huvuddelen anknyter till den tvärssektoriella funktionen:

- Former och metoder för tvärssektoriella analyser och systemtänkande - internationellt - nationellt - regionalt - lokalt med tyngdpunkter i samhällsstruktur, miljö och ekonomi.
- System- och utvecklingsfrågor.
- Metodutveckling för att förbättra bedömningsunderlag av olika effekter vid kommunikationsplanering, där näringslivsutveckling och regional balans samt miljöfrågor kan vägas in i en helhetsbild.
- Utveckla system för presentation av regionala analyser.
- Samspelet mellan olika trafikslag.
- Näringslivets behov av väl fungerande logistiklösningar.
- Miljökonsekvenser av olika trafiklösningar. Miljökonsekvensbeskrivningar.
- Trafikekonomiska konsekvenser, ekonomi, kalkylering etc.
- Sambandet mellan transportsystem och samhällsutveckling, främst med avseende på utveckling av ett miljöanpassat transportsystem.
- Beställarkompetens gentemot trafikverken.
- Att hantera avvägningsrollen.
- Kunskaper i språk och förhållanden i andra länder.
- Kunskap om hur EU-projekt drivs.
- Trafikteknik och järnvägsteknik.
- Trafikplanering.
- Sjö- och luftfartsfrågor.
- IT och GIS.

**Sinovas kommentar:**

Samstämmigheten är stor när det gäller kvalitativ utveckling. Medan Ist vill ha mer av allt, bli starkare - kan man säga att omvärlden vill ha en vassare länsstyrelse.

## A + B Nulägesbeskrivning och förslag

Länsstyrelserna spelar en viktig roll inom trafikpolitiken - därom är alla eniga. Vilken denna roll är och framför allt bör vara är man dock inte lika enig om.

De flesta aktörerna anser att rollen bör förtydligas och utvecklas. Det råder stor osäkerhet om vad som egentligen gäller. Vad vill regeringen med sina länsstyrelser? Vad menas med samordning?

Förväntningarna på länsstyrelserna är stora från samtliga aktörer vi intervjuat, dock med undantag av landstingen närstående personer.

Kärnfrågan i hela vårt intervjumaterial är just denna existentiella fråga: vad en länsstyrelse egentligen är till för. De svar vi fått på våra frågor huruvida länsstyrelsen kan bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen har en klar tendens att bli värderande, dvs huruvida länsstyrelsen bör bidra. Att länsstyrelsen har och bör ha flera roller är alla eniga om. Däremot är man inte enig om prioriteringar, beslutsfattande och genomförande.

För att förtydliga diskussionen kan vi dela upp länsstyrelsens roll i ett antal dikotomier:

Statens förlängda arm - regionens företrädare

Tillsyn - rådgivning

Förvaltning - utveckling

Passiv - aktiv

Strateg - operatör

Beställare - utförare

Några beskriver länsstyrelsen som en organisation för att författa remissvar. Länsstyrelsen har duktiga utredare, men är ganska kraftlös när det gäller att åstadkomma verklig utveckling. Andra tycker de är alldeles för aktiva, att de ensidigt för länets talan ("det är märkligt att landshövdingen agiterar mot regeringen").

Vissa anser att länsstyrelserna har en oklar eller omstridd roll, medan andra anser att det mer handlar om kompetens och arbetssätt.

Gemensamt är dock kravet på större tydlighet - klara spelregler, roller, mandat.

Det finns också en viktig skärning mellan teori och praktik. Det kanske är rätt tänkt vad gäller trafiksäkerhet, bilregister, yrkestrafik, LTA osv, men i praktiken hjälper det ju inte om inte alla spelarna klarar sin roll ("Vägverket har gapat över för mycket") eller ens har rimliga förutsättningar att göra det (länsstyrelserna och trafiksäkerheten).

En annan tydlig signal är att trafikpolitik är alltför viktigt för att överlåtas till trafikpolitiker (och -tjänstemän). Det är samhällsplanering vi talar om. Det är för lite systemsyn och helhetstänkande säger alla - men menar olika saker.

Ett tredje område (där man också säger samma sak, men menar olika) är den regionala förankringen. Eller det regionala självstyret, av en del tolkat som ett folkvalt parlament, av andra som ett statligt organ som ska se till att statens pengar används så effektivt som möjligt med hänsyn till regionens behov.

Om vi sammanställer dessa iakttagelser till tre tänkbara verksamhetsområden ("3Un") för länsstyrelserna kan vi konstatera:

### 1 Uppföljning

Vad gäller tillsyn, övervakning, kontroll, revision, uppföljning och utvärdering av hur statens medel faktiskt används råder enighet om att detta är länsstyrelsens roll. Detsamma gäller efterlevnad av lagar, förordningar, regelverk m m. Betydelsen av denna traditionellt viktiga del har knappast minskat efter EU-inträdet. Här har länsstyrelsen enligt de flesta bedömare en viktig roll som påtalare av hur saker och ting faktiskt fungerar - och hur de borde fungera.

### 2 Utredning

Länsstyrelsen skall göra utredningar, ta fram beslutsunderlag (inte minst för trafikverken), analysera alternativa scenarier och handlingsvägar. Man måste ha hög fackkompetens inom en rad områden. Här är dock inte enigheten lika stor om hur mycket av denna kompetens som måste finnas på varje länsstyrelse. Att man har mycket hög miljökompetens är bra och oomstritt, men skall man skaffa kompetens som redan finns hos t ex Banverket, en annan länsstyrelse, högskola eller konsulter? Detta är för de flesta inte en principfråga, utan en kostnadsfråga. (i viss mån gäller detta även föregående punkt, som i viss utsträckning också kan upphandlas - det viktiga är styrningen).

### 3 Utveckling

Vi kunde kallat detta den politiska nivån. Detta är förstås den mest omstridda nivån. Här handlar det om vad en länsadministration bör göra. Vem företräder man i första hand? Hur pådrivande ska man vara när det gäller länets utveckling?

Det som krävs för att gå vidare på linjen tydlighet, samhällsplanering och regional förankring är ett antal åtgärder:

Regeringen bör utforma en tydlig verksamhetsidé för länsstyrelserna, speciellt med avseende på trafikpolitiken. I en sådan verksamhetsidé måste ansvar kopplas till befogenheter, resurser och uppgifter. Samordningsansvar är viktigt men resultatansvar är viktigare.

Länsstyrelsernas roll vad gäller regionala utvecklingsfrågor måste tydliggöras. Regeringens förväntningar på länsstyrelserna vad gäller initiativ och drivkraft måste framgå av verksamhetsidén.

Trafik, infrastruktur, fysisk planering och samhällsplanering bör därvid ses som en sammanhängande kedja - eller som en länsstyrelseföreträdare uttrycker det i materialet: "trafikpolitiken är och måste vara ett kitt i samhällsbyggandet".

Detta ställer krav på en intern samordning inom regeringskansliet. Sektoriseringen inom länsstyrelserna har visserligen minskat på senare år, men för att komma vidare måste länsstyrelserna få stöd av en sampratad uppdragsgivare som inte sänder dubbla budskap via de centrala verken.

Trafikverken sköter inte samordningen själva. De säger att de gör det, men vi har fått många exempel på att så inte sker. Vägverket och Banverket har inte haft ekonomiska incitament. Dessutom visar det sig att sjö- och luftfartsfrågor ofta hamnar i skymundan. Samordning sker möjligen på objektnivå för att minska miljökonsekvenser och för att uppnå samordningsvinster vid byggandet.

Det behövs både på central och regional nivå starka motparter, med kompetens och behörighet att integrera infrastrukturfrågor med samhällsplaneringen i stort. På central nivå saknar många ett organ som kan spela rollen av övergripande trafikverk. Samtidigt vill knappast någon tillskapa ett sådan hybrid mellan trafikverken och Kommunikationsdepartementet. Lösningen bör i stället sökas i ett mer aktivt departement och ett betydligt bättre samarbete mellan länsstyrelserna och Kommunikationsdepartementet.

LTA-planeringen fungerar i stort, men alla klagar på bristande resurser. Länsstyrelsen bör få en tyngre roll - ekonomiskt och organisatoriskt - inom LTA-planeringen. Medel bör tas från Vägverket och Banverket. Konsekvenser (följdinvesteringar) av flygplats-, hamn-, nationella väg- och järnvägsbyggen bör hanteras regionalt. LTA-planeringen måste ges stadga genom fasta och långsiktiga ramar - vilket även bör medföra ett slut på spelet, den lokala kravmaskinen.

Länsstyrelsens roll vad gäller trafiksäkerhet tonas ned. Länsstyrelsens roll bör inskränkas till samråd vad gäller frågor som berör länsstyrelsens verksamhet i övrigt. Här finns en rad gränsdragningsfrågor som vi inte kunnat fördjupa oss i p g a tidplanen.



Samarbetet inom länsstyrelsen har utvecklats mycket på senare år, men mycket återstår när det gäller samordnad länsförvaltning. Länsråden bör ges/avkrävas ett tydligt ansvar för att bryta sektorstänkandet (precisering av relationerna till landshövding respektive länsexperter). Detta är en huvuduppgift för länsråden redan idag, men för att komma vidare här måste det utvecklas mål, mått och mätmetoder som stöd för länsråden.

Samarbetet mellan länsstyrelserna har också utvecklats, men även här kan mycket mer göras. Länsstyrelserna själva hävdar att allt fungerar mycket bra, en uppfattning som inte delas av alla aktörer. När det gäller trafik- och infrastrukturfrågor kan ett ökat samarbete innebära ökad effektivitet och kreativitet, kostnadsminskningar samt ökad tyngd i diskussionerna med trafikverken.

Länsstyrelsen måste fortsätta att utveckla sin kompetens. Det gäller projektledning, modern teknik (t ex IT, GIS), näringslivet villkor, samhällsekonomiska analyser, konsekvensbeskrivningar av alternativa beslut, riskanalyser m m - allt detta för att ta fram bättre planeringsunderlag för alternativa inriktningar - och för att kunna gå vidare från utredning till implementering. Cirkulationstjänstgöring inom och mellan länsstyrelser är ett sätt att utveckla de två föregående styckena. Se vidare den tidigare förteckningen över utvecklingsområden.

Länsstyrelsens styrelse bör agera som styrelsen för ett börsbolag. Landstinget (som agerar som motpart) bör inte utse representanter. Medlemmarna skall utses av regeringen i kraft av personlig kompetens och inte som partsföreträdare. Styrelsen måste ges reella förutsättningar att påverka (få material, vara pålästa, kunna ställa frågor). Länsstyrelsens tjänstemän får då förhoppningsvis en annan inställning till sin styrelse än den en expert uttryckte på följande sätt: "Riskerna är stora med en politiskt utsedd styrelse. Spontana krav i styrelserumet av partipolitisk karaktär kan då spolia en omsorgsfull sammanvägning mellan tjänstemän."

## C Fördjupad analys

Innan departementen kan förväntas ta ställning till vad de vill med länsstyrelserna behöver några alternativa verksamhetsidéer konsekvensbeskrivas.

Som vi antytt ovan är länsstyrelsernas roll inom trafiksäkerhetsområdet kanske inte helt obetydlig - och bör inte vara det. Innan man avskriver länsstyrelsens samordningsroll måste kopplingar till angränsande områden kartläggas. Trafiksäkerhet kan inte ses som endast en fråga för Vägverket, polisen och kommunerna, även här är det en del av samhällsplaneringen, där länsstyrelserna alltför kommer att ha en tung roll.

Konsekvenser av att ta medel från trafikverken till att öka på LTA-potten är inte självklara. Hur påverkas väg- och järnvägssystemen i stort, dvs hur ska man säkerställa nödvändig samordning över länsgränserna?

Länsstyrelsens styrelse - dess roll, kompetens, tillsättningsprinciper, arbetsformer m m behöver utredas (kopplat till de tre styckena ovan). Kan den regionala förankringen öka samtidigt som styrelsen kan sätta sig över lokala opinioner?

Enkäten till länsstyrelserna har knappast utsatts för någon kritisk granskning. Bilden av länsstyrelsernas inre arbete, speciellt hur långt det tvärsektoriella arbetet faktiskt gått kan vara värt att pröva i några fallstudier.

**Till sist:**

Vår datasammanställning, analys och speciellt våra hypoteser och förslag har endast delvis prövats vid möten med utredningen och vid hearingen. Nästa steg i utredningen kan vara att sända ut denna rapport till ett brett antal enskilda personer (samtliga som varit inblandade hittills samt några nya). Det skall inte vara en formell remiss, somläser positionerna, utan personliga synpunkter från initierade bedömare. Vad är nytt och intressant, vad är tvivelaktigt eller fel och vad saknas?

**AKTÖRER I INTERVJUUNDERSÖKNINGEN****Bilaga 1****Omvärldsanalys (antal)**Kommuner

Kommunalråd (5)

Kommundirektör (1)

Förvaltningschef (1)

Landsting

Landstingsråd (4)

Tjänstemän (3)

Kommunförbundet

Tjänsteman (1)

Landstingsförbundet

Tjänsteman (1)

Trafikverk

Regionchef (2)

Avdelningschef (3)

Tjänsteman (2)

Polismyndigheten

Poliskommissarie (1)

Länspolismästare (2)

Trafikpolischef (2)

Övriga statliga verk

Regionchef (2)

Enhetschef (1)

Trafiksäkerhetsförbund

Konsulent (2)

Länstrafikförbund

Vd (1)

Utredare (1)

Intresseorganisation

Vd (2)

Övriga

Experter (2)

**Intern analys<sup>1</sup> (antal)**Länsstyrelser

Länsråd (1)

Kommunikationsdirektör (2)

Planeringsdirektör (2)

Länsantikvarie (1)

Chef, trafikheten (1)

Chef, miljöheten (1)

---

<sup>1</sup> Utöver denna datainsamling utfördes intern analys av Erik Österberg, länsråd i Hallands län, och Leif Jonsson, kommunikationsexpert i Östergötlands län



**FRÅGEGUIDE FÖR AKTÖRSINTERVJUER  
OM LÄNSSTYRELSEARNAS ROLL INOM  
TRAFIKOMRÅDET****Bilaga 2****Huvudfrågan**

Vilka möjligheter har länsstyrelserna (lst) idag att bidra till förverkligandet av de trafikpolitiska målen?

**Problematisering**

Vad är egentligen problemet?

Vilka är de största flaskhalsarna idag när det gäller att förverkliga de trafikpolitiska målen?

Vilka hinder finns det för lst att spela en mer aktiv/effektiv roll inom trafikpolitiken?

Vilka möjligheter har man?

Vilka möjligheter borde man ha?

Vilka möjligheter vill man ha?

Vilka intressanta konflikter finns det?

central - regional samordning

sektorsförvaltning - samordnad förvaltning

trafikplanering - samhällsplanering

investering - drift och underhåll

trafikpolitik - regionalpolitik/arbetsmarknad/näringsliv/miljö osv

infrastruktur - fordon och trafik

**Länsstyrelsespecifika frågor**

L1 fungerar ansvarsfördelningen på trafikområdet (infrastruktur, trafiksäkerhet, yrkesmässig trafik, LTA, körkort) mellan lst

- kommun?

- landsting?

- trafikverken?

L2 fungerar den interna organisationen?

På vilket sätt är sektorssynen ett problem för organisationen?

Hur skulle lst kunna förbättra sitt arbetssätt?

L3 hur har lst utövat sin roll som samordnare mellan nationella och regionala intressen?

Vilka frågor och intressen har fått för stort utrymme?

D:o litet?

L4 hur har lst klarat att tillhandahålla (sektorsövergripande) underlagsmaterial? Efterfrågas detta material?

L5 har lst klarat sin roll som planmyndighet för LTA?

L6 finns det olikheter i lst avvägningar i ärenden regionalt?

- L7 använder Ist sina nuvarande resurser på ett för trafikpolitiken optimalt sätt?
- L8 vilken roll spelar Ist styrelse?
- L9 inom vilka områden är det viktigt att utveckla Ist kompetens?
- L10 hur har överflyttningen av bilregistret inverkat på allmänhetens servicegrad?
- L 11 hur hanterar Ist nödvändig samordning över länsgränserna?

#### **Roller/ansvarsfördelning**

- R1 Vilka uppgifter bör flyttas till Ist?  
- från trafikverken  
- från andra centrala verk  
- från landsting  
- från kommuner  
- andra
- R2 Vilka uppgifter bör flyttas från Ist? Till vilka?

#### **Samordning**

- S1 Hur kan man förbättra samordningen mellan infrastruktur och samhällsplanering?
- S2 Hur kan man förbättra samordningen mellan infrastruktur- och trafikplanering?
- S3 Hur kan samarbetet mellan trafikslagen utvecklas?
- S4 Hur kan samarbetet mellan trafikverk, trafikhuvudmän, landsting, kommuner utvecklas?
- S5 Hur kan motstridiga intressen behandlas mindre schablonartat?

#### **Framtidsfrågor**

- Konsekvenser för Ist (och övriga trafikpolitiska aktörer) av  
- EU  
- IT

#### **Råd/förväntningar**

- Vad är viktigast för dig när det gäller framtidens trafikpolitik?  
Vad hoppas du ska hända?  
Vilka förväntningar har du på Länsstyrelse- och trafikutredningen (LÄRFT)?

**CITATSAMMANSTÄLLNING FRÅN  
AKTÖRSINTERVJUER****Bilaga 3****1 Vad är egentligen problemet?**Kommunalråd

- Vi behöver mer av beslutanderätt i länet. Som det fungerar nu är det alltför mycket uppvaktningar av verk och departement.

Kommunalråd, ordf Kommunförbundet i länet

- Länsstyrelsens resurser för kommunikationer är underdimensionerade. Lst kommer lätt på mellanhand i förhållande till VVs och BanVs regioner, i synnerhet det senare.

Tjänsteman, kommun

- Problemet är sektorssynen. Vi har kontakter med 60-70 statliga verk. Pengarna fördelas enligt sektorsambitioner som inte vägs ihop med regionalpolitiska ambitioner.

Landstingsråd

- Min grundmurade uppfattning är att lst skall vara kunglig befallningsman. Punkt slut! Jag vänder mig mot den dubbla rollen lst har. Det är fel när en landshövding säger att han företräder länet mot regeringen. Lst skall vara en myndighet och det behövs.

Landstingsråd

- Problemet är organisatoriskt. Lst har ingen samlad regional bedömning som sträcker sig över trafikslagen och länkas över till andra sektorer.

- Hindren är formella. Staten har valt en sektorsindeld organisation. Lsts roll är begränsad till att ha synpunkter inom resp sektor.

Landstingsråd

- Det är många aktörer och en splittrad trafikpolitik. Lst har infrastrukturfrågorna. Trafikhuvudmännen ska svara för trafikplaneringen.

- Jag tycker det är konstigt att landshövdingen försöker få mer pengar till regionen. Lst ska svara för statens kontroll av att vi som verkställare lever upp till kraven.

### Landstingsråd

- Ett problem är att de centrala verken (VV, SJ, BanV, LFV, Posten, Telia) har litet för stor frihet att organisera sig. Det finns massor av regionindelningar. Vi skulle behöva ungefär likadana samhällsregioner.

### Tjänsteman, landsting

- Det är ju bakvänt att de lokala politiska besluten vägs ihop av tjänstemän på juridiska och tekniska grunder. Det borde vara tvärtom.

- Lst fastställer mål som de inte kan påverka, t ex miljöplanen med mål för trafikverksamheten. Det borde vara en tydligare koppling mellan mål och verksamhet.

### Tjänsteman, landsting

- Flaskhalsarna: Man förfogar bara över delar av instrumenten (den politiska beslutskraften och ekonomin) och måste prata sig till möjligheterna att påverka. Länsstyrelserna är beroende av att ha drivande, trevliga landshövdingar.

### Tjänsteman, trafikverk

- Ett problem är lsts styrelse. Politikerna är "bypolitiker" och det märks i LTA: pengar skall fördelas rättvist, inte effektivt. Lst blir företrädare för kommunerna i stället för att vara regering och riksdags förlängda arm.

- Det finns rollklarheter mellan lst och trafikverk. Lsts roll är att se till att statsmakternas mål tränger igenom i länet. Lst skall alltså inte vara inne och peta i myndigheternas verksamhet.

- Lsts politiker är vana vid att tjm i kommunerna inte lägger sig i, men i lst är det många beslut som tjm tar.

### Tjänsteman, trafikverk

- Det finns en osäkerhet om vem som har ansvaret för trafiksäkerheten. Det finns även en konflikt mellan vårt sektorsansvar och lsts roll att förena nationell trafikpolitik och regionala intressen. Lst kan ibland vara en begränsning eftersom infrastrukturen omfattar större områden än länet och en mindre organisation har svårighet att bära tillräcklig kompetens.

- Lst företräder inte i första hand en nationell trafikpolitik. Lst är mer som en regional trafikföreträdare. Men de har två ansikten. De företräder regionens intresse gentemot trafikverken och mot kommunerna företräder de staten.



Tjänsteman, trafikverk

- Jag ser Ist som regionens företrädare. Om Ist känner att det gagnar länet, gör de avsteg från reglerna.

Tjänsteman, trafikverk

- Min största kritik mot Ist är att de inte uppträder som det statliga organ de faktiskt är. De uppträder som representant för regionen. Statens organ borde hjälpa oss.

Tjänsteman, statligt verk

- Samordnade tillsyner möter svagt intresse från många Ist. Trafikverken, polisen och tullen samordnar sig, länspolismästaren är sammankallande.
- Ist verkar pressade och deprimerade efter alla nedskärningar och blir ganska aggressiva mot oss som central myndighet.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Ist har två roller. På yrkesmässiga trafikområdet fattar Ist myndighetsbeslut. Sedan har Ist samordningsansvaret på trafikområdet. Det är i det senare fallet det blir bekymmer.

Tjänsteman, länstrafikförbund

- Problemet är det politiska beslutsfattandet. Ist har ingen politisk plattform, inget mandat och inga pengar, ändå ska de samordna. Ist styrelse är gisslan. Åtgärderna styrs av medlen via trafikverken eller landstinget. Vad är statens ansvar och vad är kommunernas ansvar? Är statens roll att agera regionalt?

Vd, intresseorganisation

- Det finns ingen helhetssyn, trafikpolitiken är fragmentiserad. Ist saknar överblick i länet.
- Problem uppstår genom VVs regionalisering. Ist har svårt att hänga med.
- Trafikfrågorna har låg status nationellt, i länet och lokalt. Trafikpolitiken ligger inte fast. Politiker tycker det är roligt att riva i trafikpolitiken.

### Expert

- Lst har ingen rådighet över den planering som trafikplaneringen behöver samordnas med.
- Trafikplaneringen är en statlig verksamhet medan samhällsplanering sker på lokal och regional nivå. Staten har svårt att acceptera att flera av de viktigaste frågorna i trafikplaneringen ligger utom räckhåll för staten.

### Expert

- Det nationella och det regionala planeringssystemet för vägar är två olika system. Problemet är vad som skall ligga på nationell nivå och vad skall ligga på regional nivå?
- På nationell nivå finns uppfattningen att vi kan ha det som idag med trafikverk som har ansvar för sitt trafikslag. Problemen bör inte överdrivas. En minoritet anser att det krävs ett paradigmskifte eftersom trafikverken, Sika och Kommuniken är så insyltade med varandra.
- Det sägs ofta att det är konflikter mellan trafikplanering och samhällsplanering. Men skrapar man på ytan för att få idéer för organisatoriska förändringar, backar man och säger att problemen går att hantera.

### Tjänsteman, länsstyrelse

- Huvudspåret för lst de senaste årtiondena har varit den regionala utvecklingen. Myndighets/förvaltningsrollen har alltmer tonats ned. Under förra landshövdingen fick vi ett återfall till förvaltning. Han ville banta lst och göra den till ett revisionsorgan, statens förlängda arm. Det gav landstinget möjligheter att ta initiativ i utvecklingsfrågor. Konflikterna ligger inom andra områden. Sektorisering och centralisering är den svenska sjukan. Nu driver 60 generaldirektörer sin sektorspolitik. Vi måste se vad vi kan lägga ut regionalt och processa politiskt. Ett exempel är att VV inte förstår betydelsen för turism av att lägga till litet rastplatser vid europavägarna.

### Tjänsteman, länsstyrelse

- Problemet är den anslagsfördelning som sker efter sektorsgrunder. Det är svårt att få en totalbild av de trafikpolitiska målen. Det finns många aktörer: lst med LTA, VV, BanV etc. Omvärlden, å andra sidan, har en sundare inställning och ser kommunikationerna som ett system.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Huvudproblemet är kanske inte bristande sektorssamordning utan bristande helhetssyn. Ett beslut av VV eller LFV kan få förödande konsekvenser för ett företag eller en kommun. En större regional pengapåse är inte säkert lösningen. Det måste ske en nationell samordning av infrastruktursatsningar, men trafikverken måste också se till sitt regionala ansvar.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Sektorsansvaret är problemet. Vi vet inte om man är överens i Borlänge och Örebro (trafikregistret). Jag har svårt att förstå varför VV i Borlänge inte sammanför yrkesmässig trafik och körkort. För oss blir det svårt med kontaktskapandet.

## 2 Roller

### Kommunalråd

- Lsts styrelse får en underordnad roll genom att landstinget väljer in sina politiker. Jag tycker att regeringen ska utse styrelsen. Man ska vara personligen vald.
- Man ska inte blanda in något nytt jädra organ inom trafikpolitiken! Landstinget kan inte bidra ett skvatt. Staten måste kunna bestämma. Jag vill betona den nationella nivåns ansvar för infrastrukturen, oberoenda av lokala opinioner. Det gäller speciellt järnvägsutbyggnad.
- Vi ska utveckla ansvaret för kommun, länsstyrelse och trafikverk. Det räcker med två nivåer stat och kommun. Lst ska samordna och prioritera. Det är attityden som är det viktiga.

### Kommunalråd

- Det mesta fungerar bra på trafikområdet men lst har lätt att ta på sig överrocken och bli pappa åt kommunerna. Och sedan förväntar de sig en klapp på huvudet av Stor-pappa i Stockholm. P g a lsts papparoll har en rival dykt upp, landstinget, som väl närmast fått en mammaroll och pratar med oss småsyskon om kommunikationer och busstrafik.
- Personligen tycker jag att landstingen kunde läggas ned. Primärvården kunde ligga i kommunerna. Specialistsjukhusen kan läggas under staten. Landstingen har gått in på för många områden och har snart inte råd att operera sjuka. Kommunerna kommer aldrig att tillåta att landstingen har planeringsansvaret för dem.

### Kommunalråd

- Det finns motsatsförhållanden mellan landsting och kommun, mellan landsting och lst. Även om landstingets uppgift är sjukvård blir det lätt så i en politisk organisation och även med tjänstemännen att man vill vara med och diskutera samhällsutvecklingen.
- Lst och landshövdingen är kungens befallningshavare för länet men de flesta lst och landshövdingar blir påtryckare från länet. Mandatet i lsts styrelse är statligt men jag är vald av landstinget. Jag känner att jag representerar medborgarna i länet eller kommunen.
- Det kan uppstå motsättningar mellan statliga mandatet och länets intresse om det gäller fördelning av pengar och vi ser att vi ligger lågt i förhållande till andra län. Då hävdar vi länets rätt.



#### Kommunallråd, Kommunförbundet i länet

- Vägverket gapar över allting: trafiksäkerhet, körkort, yrkesmässig trafik. Det är tveksamt om de skall ha allt, bl a av rättsäkerhetsskäl.

- Lsts samordnande roll borde vara ännu starkare. Vi har sett till att förtroendemännen haft något att säga till om, vi har arbetsgrupper som bereder ärenden. Vi har tonat ned landshövdingens roll. Styrelsen är delaktig i länsutvecklingen. Med ett länsparlament, som vissa förespråkar, skulle det inte vara någon större skillnad.

- Kommunerna motsätter sig att man flyttar frågor från lst till trafikverken. Övriga riksvägar kunde gott läggas på länen eftersom det hamnar mittemellan. Körkort, yrkestrafikärenden och lokala trafikföreskrifter skall ligga på länsstyrelsen.

- Trafiksäkerheten är det område där lst har orkat med minst. Det fordras mer resuser för att lst skall kunna klara det.

#### Tjänsteman, kommun

- Det är duktigt folk i lst. Vi står inte på landstingets sida. De ska sköta sjukhusen.

#### Tjänsteman, kommun

- Vi vill inte ha ett regionparlament som tar över kommunernas roll. Landstinget har ingen kompetens. Vi måste lita på lst som har kompetens och en relativt bra politisk förankring i sina styrelser. Landstingen vill dränera kommunernas makt. Det är ur demokratisk synvinkel dödfött.

#### Landstingsråd

- Lsts största nytta är att de är en motvikt till VV. För mig som sitter mittemellan är det bra att ha två myndigheter. Det gäller vägplaneringen, inte trafiksäkerhet och kollektivtrafik.

- Regionerna i Sverige håller på att växa fram. Skall man få någon förankring bland människorna måste de få påverka och genom direktval få välja dem som skall representera dem.

- Lst skulle renodlas som myndighet, resten skulle flyttas över till kommuner och regionala organ (obs ej dagens landsting).

### Landstingsråd

- Jag har en egen framtidsbild, där lst inte spelar någon större roll. Vi har beskattningsrätt. Om de statliga pengarna inte räcker är vi det enda organet som kan gå in. Dessutom är vi en demokratiskt vald organisation, som väljarna kan ställa till svars, man kan ringa sin politiker även i småfrågor. Lsts tjänstemän går inte att komma åt.

### Landstingsråd

- Ansvarsfördelningen är oklar. Länet äger inte trafikpolitiken. På den nationella nivån skall målen bestämmas och resurserna fördelas, regionerna skall sedan kunna göra prioriteringar. Sektorsorganen skall stå för produktionskunskapen. Problemet i den statliga organisationen är att man kopplat ihop produktionsansvaret med prioriteringsansvaret.

- Lsts inflytande är begränsat. Det är en organisation för att författa remissvar. Skarpa lägen uppstår sällan. Från statlig synpunkt förvandlas alla lokala och regionala nivåer till kravmaskiner. Ett exempel är kustjärnvägen där alla säger: investera här. Med ett ökat regionalt ansvar skulle vi själva behöva göra prioriteringarna.

- Lst är en representant för de regionala intressena. Skälet till det är bl a att styrelsen är folkvald. Lsts bild av sig själv är att den skall företräda länets intressen gentemot statsmakterna.

- Konflikter som uppstår mellan regional och nationell nivå löses aldrig. Staten styr genom administrativa regler. Parterna är aldrig on speaking terms med varandra. Om landstinget företrädde den regionala nivån, skulle konflikter lösas genom förhandlingar mellan landstingsförbundet och regeringen. Vi lappar över bristerna i statens val av samhällsorganisation med lsts styrelse och staten fixar gränssnittet med administrativa regler.

- Lst skall vara statens länsförvaltning. Trafiken är ett område som bör överföras till ett regionalt organ, regionfullmäktige eller länsparlament. Lsts eventuella roll på trafikområdet är den roll staten ger den regionala förvaltningen, t ex myndighetsutövning.

- Flera av de statliga verken sitter på tillsynsuppgifter som lst skulle kunna utföra bättre.

### Tjänsteman, landsting

- Ren myndighetsutövning och att bevaka att de nationella målen genomförs ska vara kvar. Resten kanske kan flyttas till ett direktvalt regionalt organ.

### Tjänsteman, landsting

- Lst spelar ingen stark roll. Det sitter inte några tunga politiker i styrelsen. Tror inte att länsstyrelsernas tjänstemän upplever att de arbetar för en politikerstyrd organisation.

### Tjänsteman, trafikverk

- Politisk förankring på länsnivå fordrar landsting eller nya regioner. Men frågan är om det är förankring eller beslutsfattande, det är stor skillnad. Om nu lst skall ta LTA-beslut, måste de ta del av politikernas syn på hur länet skall utvecklas.

- Trafiksäkerhetskompetetensen skall ligga i VV men samordningsrollen skall lst ha. Vi försökte gå i clinch med lst om vad gör ni-vad gör vi, men det ledde ingenstans. Det är det gemensamma målet som är viktigt och för lst handlar det om att få igång aktörerna.

- Trafiksäkerhet och miljö är två viktiga testområden att pröva rollerna på. På ena området har VV djup kompetens, på andra området har lst den breda kompetensen eftersom det handlar om alla samhällssektorer.

### Tjänsteman, trafikverk

- Min största kritik mot lst är att de inte uppträder som det statliga organ de faktiskt är. De uppträder som representant för regionen. Statens organ borde hjälpa oss. Ett exempel är järnvägen Oslo -Gbg. Vi mötte ingen förståelse i Bohuslän. Man överklagade vårt beslut.

- Jag är principiellt för regionalisering. Ju större de regionala enheterna är desto större tyngd har de. Jag skulle gärna se större lst, men vi måste också ha det nationella perspektivet, speciellt på järnvägar.

### Tjänsteman, trafikverk

- Det är viktigt att förtydliga ansvaret för trafiksäkerheten. Som det fungerar idag är det inte bra med dubbelt ansvar: sektorsansvar för VV, regionala samordningsansvar för lst. Konkret skulle man kunna föra över lokala trafikföreskrifter till dem som har väghållaransvaret: kommunerna och VV.

### Tjänsteman, trafikverk

- Landstingen kunde gott läggas ned. Sjukvården skulle kommunerna kunna ta hand om och kollektivtrafiken skulle lst ta ansvar för.

- Länskungörelserna skulle kunna flyttas över från lst till VV eftersom VV redan sköter allt arbete. Lokala trafikföreskrifter bör föras över till kommuner och VV.

Tjänsteman, statligt verk

- Lst är mycket olika. Vissa lst blir förbannade om man går direkt på kommunerna, andra om man inte gör det!

Tjänsteman, polismyndigheten

- Det finns ingenting som tyder på att överflyttningen av bilregistret uppfattats som försämrad service av allmänheten.
- Det ansvar som lst har idag är bra. Vad som krävs är att de bättre backar upp och fungerar som konsulter åt kommunerna.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Samordning över länsgränserna är ovanlig. Där har nog VV tagit över mycket p g a att de ändrade sin organisation.
- Lst skulle ha ett uppdrag från riksdag och regering att som granskare gå in och undersöka hur effektiv trafikpolitiken är. Det är ingen som gör det idag. VV utvärderar sig själv.
- Jag tycker det i grunden är sunt att yrkesmässig trafik ligger på lst, inte på VV. Det finns en koppling till näringslivet.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Det är ingen idé att ge lst pengar. De är väldigt stillsamma.

Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Landstingen borde läggas ned. De agerar som VV, dvs störtar in på de mest omöjliga områden.

Tjänsteman, länstrafikförbund

- Jag tror på ett regionalt organ med politisk förankring, som får en större pott från trafikverken. Prioriteringar mellan väg och jvg ska göras regionalt. Får man pengarna måste man själv ta ansvar. Nu är det så lätt att uppvakta staten. Verken har också egna intressen.
- Det behövs en statlig regional samordning - men behövs en styrelse över länet?



Expert

- Lsts sätt att fungera skiljer sig åt i olika delar av Sverige. Den lst som har mycket pengar för regional utveckling får hög status i länet, t ex lokaliseringsstöd i skogslänen.
- Lst har ingen initiativrätt. Tjm kan välja vilka ärenden man vill ta upp.
- Lsts roll är att bevaka statens intressen. Det är riksintressen i den fysiska planeringen. Lst arbetar även med mellankommunala frågor i den mån kommunerna inte kommer överens. Lst har ingen annan uppgift vad gäller fysisk planering än att fungera som informationsbank och att bevaka statens intressen.
- Det fanns ett exempel där kommunerna och BanV var överens om Väst kustbanans sträckning. Lst rev upp detta och det var uttryck för rent särintresse som finns inom lsts organisation.
- LTA-planeringen borde flyttas från lst till ett regionalt självstyrelseorgan.

Expert

- Många säger att tjänstemännen i praktiken bestämmer och att en kommitté är så långt man kan komma i att skapa ett forum där politikerna kan få inflytande.
- Jag har uppfattningen att länen både vill vara statens och regionens företrädare och att de inte är särskilt bekymrade för det. Centrala företrädare för verken och Kommuniken anser inte sällan att lst är regionens företrädare och kravställare.
- Norrlandslänet förefaller mer beroende av vad som sker på nationell nivå än storstadslänet. Gränsdragningen verkar viktigare i det senare fallet.
- Jag har svårt att se att Sverige skulle kunna ha så många naturliga regioner med beslutanderätt. Storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö kanske. Man bör avvakta och se vad försöksverksamheten (nästa planeringsomgång) ger innan man genomför några större förändringar.

Expert

- Kommunerna måste stärka sin ställning. De har både kompetens, kunnande och står nära problematiken. Dra ned länsadministrationen till förmån för kommunerna. Lst ska ägna större kraft än idag åt att se till hur kommunerna använder de statliga pengarna.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Sedan bilregistret försvann är det få som vänder sig till Ist. Men jag har hört att VV har svårt att besvara alla samtal som kommer in, man kör mycket övertid där facken säger nej etc.

- Ist skulle kunna lämna körkortstillstånden eftersom det inte är någon trafiksäkerhetsfråga. Men så fort det blir en prövning måste det vara kvar på Ist med hänsyn till överklagningsrätten för Ist och den enskilde.

- Det är även lite oklart vad Ist gör med överlastavgifterna. Dessa kanske skulle läggas på Örebro.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Lsts styrelse tar ställning vid kontroversiella projekt. Visst är det möjligt att RAA och lsts styrelse kan komma fram till olika slutsatser.

- Jag tycker det vore bra om vi hade större bestämmande över väg- och järnvägsfrågor. Vi ser t ex järnvägar som oerhört viktigt.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Jag har accepterat det faktum att VV gör samhällsavvägningen mellan vägbyggarintresset och andra samhällsintressen. Även om det verkar underligt att en sektor gör detta har de ändå ansvaret för pengarnas användning.

- Vi som representerar naturvården hålls olika långt borta från de verkliga frågorna. Det kan vara landshövdingens (och kommunikationsexpertens) huvudintresse att bygga vägar och då får alla andra rätta sig efter det. Det kan även förekomma att naturvårdarna används som gisslan för att döva lokala opinioner.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Vad gäller planeringen av infrastruktur och planeringen av trafikeringen av kollektivtrafiken skulle Ist kunna ta åt sig mer. Det gäller även bärigheten och de regionala vägpengarna där länen skulle kunna arbeta tillsammans.

- På tjänstemannanivå har vi försökt undvika frågan om maktbalans med landstingen. Om man kommer på att Sverige skall ha federalism i stället för nationalstat, då behöver lsts kunskap flyttas över till landstingen eftersom de saknar den idag (utom i Stockholm). Men frågan om statskick får avgöras på politisk nivå.

- Delar av myndighetsutövning på trafikområdet, t ex lokala trafikföreskrifter, skall VV ha, inte vi.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Jag tror inte det skulle gynna den regionala utvecklingen om landstinget skulle öka sina ambitioner att driva regionalpolitik. Det är ju trevligt att dela ut pengar, men de ska hålla sig till det de knappt klarar av idag.

### 3 Samordning

#### Kommunalråd

- Samordningen i regionen måste lst hålla bättre i. Det är därför talet om landsting och regionparlament blivit så starkt.
- Det finns exempel på att BanV och lst tillsammans gjort trafikutredningar som berört vår kommun men som vi inte sett skymten av.
- Samordning över länsgränserna är svårt. Det visade sig när vi hade Mål 2-arbete. Vi upplevde det andra länet som utböljning.
- Lst har en viktig roll i samhällsplaneringen att få oss kommuner att jobba ihop, eftersom vi är dåliga på att samarbeta.
- Det är nödvändigt med gemensam planering för trafikslagen och pengarna är bästa gemensamma nämnaren.

#### Kommunalråd

- Vi ska utveckla ansvaret för kommun, länsstyrelse och trafikverk. Det räcker med två nivåer, stat och kommun. Lst ska samordna och prioritera. Det är attityden som är det viktiga.
- Ibland har lst djävligt svårt att ena sig, t ex när det gäller vilken riksväg som ska prioriteras.

#### Kommunalråd

- Lst har en hyfsad samordning. Jag har ett exempel på en bro som byggs här. Projektet har berört många instanser inom lst: miljö, plan, kultur. Ibland råder mer byråkrati mellan kommuner och lst än mellan sektorer inom lst. Många gånger har kommunen kompetens, t ex inom miljö, och dubbelarbete förekommer. Men lst lägger också ut uppgifter på kommunen.

#### Kommunalråd, Kommunförbundet i länet

- Åtta av lsts fjorton programområden berör trafikfrågorna. Det samarbetet fungerar bra.
- Lst klarar samordningen internt. Mellan kommuner och lst fungerar det bra, t ex att lst tar fram underlag för den kommunala planeringen.

#### Tjänsteman, kommun

- Lst är det enda tänkbara organet som kan samordna.



Tjänsteman, kommun

- Mälardalsrådet med 40 kommuner är ett bra och dynamiskt forum för framtidsfrågor.

Landstingsråd

- Lst har övat för litet på samordning över länsgränserna. Det har inget record att visa upp. Det är nog svårt för adm organisationer att leva upp till detta. De är så regelorienterade. Politiken är mer resultatorienterad. Men om den regionala, statliga nivån inte klarar av att samordna sig, så äger regeringen problemet.

- Samordningen mellan infrastrukturplanering och samhällsplanering skulle effektiviseras om den direktvalda, regionala nivån fick ett resultatansvar. Planering och prioritering behöver en planhalva, organisation av produktionen en annan.

Landstingsråd

- Ett problem är att de centrala verken (VV, SJ, BV, Lfv, Posten, Telia m fl) har litet för stor frihet att organisera sig. Det finns massor av regionindelningar. Vi skulle behöva ungefär likadana samhällsregioner.

Tjänsteman, landsting

- Största bristen i dagens trafikpolitik framgår av regionberedningen. Det demokratiska inflytandet är för dåligt. Samordningen inom trafikområdet skulle underlättas om det var färre händer. Ett regionalt forum räcker.

- Landstingen har lättare att samarbeta över länsgränser än lst. Vi måste av ekonomiska skäl.

- För att nå framgång i EU måste man kraftsamla inom regionen. EU förväntar sig att möta politiker som förträdare för regionen.

- Även när det gäller IT är det naturligare att det är landstinget än lst som driver utvecklingsfrågorna. Inom landstinget har vi utvecklat interna IT-nät eftersom vi har verksamhet över hela länet. Detta nät börjar nu kommunerna använda.

Tjänsteman, landsting

- För att kunna utöva sin roll som samordnare måste lst slåss mot den som gett dem uppdraget.

### Tjänsteman, landsting

- Lst har ingen stark roll. Det sitter inte några tunga politiker i styrelsen. Tror inte att länsstyrelsemas tjänstemän upplever att de arbetar för en politikerstyrd organisation.
- Låt länsstrafikbolagen ta ansvaret för samtliga av samhället betalda transporter.

### Tjänsteman, trafikverk

- Samspelet inom lst varierar inom regionen liksom prioriteringarna. Enheter inom vissa lst driver sina frågor väldigt hårt medan andra lst har samordning mellan enheterna.
- Lsts organisation går på tvärs mot samordnarrollen. Enheterna är ofta starka och självständiga. Samordningsdelen är landshövdingen, länsråd och ibland någon byråchef. Visst behövs expertområden men det fordras också en samordningsfunktion, en "statsrådsberedning" i lst.
- Samordningen mellan lst har förbättrats i regionen. Men det är ovanligt med generositet mellan länen i t ex LTA. Jag har hittills bara sett ett exempel där nyttan ligger i ett lån och pengarna i ett annat. Men på länsjärnvägssidan är det möjligt att fördela till objekt.

### Tjänsteman, trafikverk

- Samordningen mellan trafikverken sköter vi bra själva, både på nationell, regional och projektnivå. Svårigheterna med samplanering härrör från den politiska beslutsprocessen och dess kortsiktighet.

### Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Samordningen mellan jvg och landsväg haltar litet. SJ och busstrafiken tycker olika.
- Samordningen mellan kommuner är dålig. Det är stor risk för bypolitik och snuttifiering. Varje kommun har sina behov och prioriteringar och tar gärna pengarna till något annat. Vägstandarden kan ju ändras kraftigt när man passerar kommungränsen. Risker med nuvarande modell är att helheten går förlorad. Den gamla modellen med en central disposition av pengarna var bättre.
- Lst sköter sin samordnarroll bra idag, dvs man gör så gott man kan. Det är hela systemet som behöver ses över. Lst sliter hårt, men remisstiderna är orimligt korta.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Lst bryr sig inte om att samordna utan överlåter det till andra, t ex VV. I samband med starten av ett trafiksäkerhetsprojekt i länet fanns ingen fråga om Lst med. Är det oföretagsamhet eller har det gått prestige i frågan?

- Jag tycker man skulle styra över till mer spårbunden trafik och inte ha så mycket på vägarna. Det fordras även en maximal anpassning av trafikslagen, inte minst av miljöskäl. Makt och medel skall finnas i varje län för att hantera frågorna.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Lsts roll som samordnare mellan central och regional nivå fungerar inte när det gäller trafiksäkerhet.

- Jag vet att det varierar mellan länen hur tydligt Lst vill markera sin roll som samordnare inom trafiksäkerheten. Det finns de som konstaterar att VV styr detta, nu ägnar vi oss åt andra frågor, och det finns landshövdingar och Lst som driver ganska hårt att VV inte får köra över Lst p g a Lst är ansvarig för samordningen.

- Samordning över länsgränserna är ovanlig. Där har nog VV tagit över mycket p g a att de ändrade sin organisation.

Tjänsteman, trafikverk

- Samordningen inom Lst fungerar bra. Det är förstås personberoende. De fixar och samordnar.

- Lst har en viktig roll när det gäller samordningen mellan trafikverken och över kommungränserna. LTA ska skötas av en regional instans. Om VV får alla pengar blir det bara motorvägar. Kommunerna drar åt olika håll. Det är ett väldigt schackrande. Lst ska samordna, men det får inte bli en stor byråkrati.

Tjänsteman, trafikverk

- Det handlar om personliga kontakter. Vet jag inte vem jag ska kontakta ringer jag länsstyrelsens planenhet och frågar vem jag ska kontakta.

### Tjänsteman, trafikverk

- Samordningen mellan länen är ovanlig. Då vi diskuterade ett gemensamt planeringsunderlag för två vägverksregioner ville Ist inte det i vår region. Man ville ha sin egen profil.
- Inom Ist arbetar man olika. Vissa gör en poäng av de olika sektorerna och gör olika bedömningar och redovisar dem för styrelsen. Andra har beredningar under lh där man sammanväger ett förslag.
- Samordningen mellan Ist är ett större problem än inom Ist. Det varierar starkt i VVs regioner.
- Samordningen mellan trafikverken har blivit bättre under denna planeringsomgång. Vi träffar t ex kommunerna tillsammans med BanV.

### Tjänsteman, trafikverk

- VV har ett stort behov att träffa kommunerna. Vi måste bli bättre på att effektivisera träffarna med kommunerna, det gäller även trafikslagen.

### Tjänsteman, statligt verk

- Våra kontakter sker mest med beredskapsenheterna. Ist är väldigt sektoriserade. Att vi är överens med en enhet betyder inte att andra enheter bryr sig.
- Det är stora skillnader mellan Ist. Storstadslänet har mer kompetens, men det beror också mycket på person. På vissa Ist finns eldsjälar.
- Samordnade tillsyner möter svagt intresse från många Ist. Trafikverken, polisen och tullen samordnar sig, länspolismästaren är sammankallande.

### Tjänsteman, statligt verk

- Ist försöker så gott de kan och har ofta helhetsperspektivet, men det stupar ofta p g a motsättningar inom regeringskansliet.

### Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- De olika regionala indelningarna skapar problem för Ist i deras samordnarroll.

### Vd, intresseorganisation

- Lsts syn på kollektivtrafiken varierar starkt i landet. I vissa län tror man att kollektivtrafiken löser alla problem, i andra län diskuterar man hur arbetskraften skall kunna jobb-pendla med bil och hur skogsbolagen skall kunna köra timmer till hamnarna.



Expert

- I detta län väger miljö och kulturmiljö lika tungt som samhällsekonomin. Balansen mellan olika enheter och experter i Ist är dålig. Kommunikation väger lätt.
- Ist använder sannolikt resurserna på ett icke optimalt sätt eftersom sektorsintressena bekämpar varandra. Investeringsprojektet försenas och fördras.
- Samordning kan aldrig bli en självständig uppgift för Ist.

Expert

- På centrala nivån anser aktörerna att samordningen inte är ett stort problem. En inflytandearena kan räcka för att diskutera de problem som uppkommer. På den regionala nivån upplevs problemet som större men försöksverksamheten kan förhoppningsvis ge underlag för ändringar.
- Utbytbarhetspotentialen mellan olika trafikslag förefaller vara ganska liten. Det har även skett en förbättring sedan förra planeringsomgången: Sika, Samplan etc.
- Motstridiga intressen kan hanteras genom ömsesidigt lärande, en arena där man lyssnar på varandra. Det handlar inte om att organisera om. Även om många kritiserar KomKom har den ändå fungerat som en arena där man kunnat träffas och diskutera.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Samordningen över länsgränserna kan förbättras. Det håller på att ändras. Det är fråga om överlevnad. Ffg någonsin samproducerar vi just nu en video om körkortingsriparanden.
- Samarbetet mellan Ist och vägverksregionen kan förbättras vad gäller körkort och yrkestrafikfrågor. Det gäller även nationella målen för trafiksäkerheten.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Vi har all kompetens inom huset för att uppnå resultat. Vi kan sammanväga de olika aspekterna när de ställs mot varandra.
- Samordningen mellan trafikslagen kan förbättras. Godstrafiken i detta län skulle kunna gå på järnväg i stället för på väg.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Kulturmiljövården och miljövården, bevarandeintressena, har växt ihop mycket tillsammans tack vare utvecklingen på vägverkssidan.

- I vissa län försöker planenheten sätta sig som samordningsorgan överallt. Jag gillar inte det. Här spelar var och en sin roll utan samordning. Planeringen sker objektorienterat och den som kan bidra gör det. Vi har gått ifrån det formella.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Lst har hög prioritet på kommunikationer. Det är en viktig del i samhällsbyggandet. Sektorssynen kan leda till konflikter inom lst. Vi kan ha olika synpunkter. Men frågorna skall ju stötas och blötas här. Tillsammans blir resultatet den regionala meningen.

- Ett beymmer är att när någon som upprättar planer kontaktar en sektorsföreträdare för ett underlag om kulturmiljö tolkas ofta resultatet som lsts mening. Först när man begär lsts yttrande får man det sammanvägda yttrandet. Utomstående har svårt att förstå detta.

- Det är viktigt att utveckla rollerna inom lst. Vi arbetar med interna beredningsgrupper där även trafikverken deltar. Står t ex kultur och miljö emot varandra tas alltid frågan upp i verksledningen.

- Samarbetet med kommunerna måste förbättras. De ansvarar för den fysiska planeringen. Även kommunerna är sektorsindelade och har samma problem som lst. Alla aktörer har ett intresse av sektorssamverkan.

#### 4 Trafiksäkerhet

##### Kommunalråd

- Trafiksäkerhetsfrågorna som är jordnära borde läggas mycket mer på kommunerna. Mer av pengarna skulle gå till kommunerna, eftersom vi kan frågorna.

##### Kommunalråd

- En konflikt uppstår när mycket betoning läggs på miljö och trafiksäkerhet på bekostnad av regional balans. På vissa håll bygger man motorvägar medan vi här i länet har vägar där det knappt går att mötas utan att riskera liv och lem.

##### Kommunalråd, ordf i Kommunförbundet i länet

- Trafiksäkerheten är det område där lst har orkat med minst. Det fordras mer resuser för att lst skall kunna klara det.

- Trafiksäkerheten är viktig. Men det fordras resurser för att bygga bort trafikfällor.

##### Tjänsteman, trafikverk

- Det är viktigt att förtydliga ansvaret för trafiksäkerheten. Som det fungerar idag är det inte bra med dubbelt ansvar: sektorsansvar för VV, regionala samordningsansvar för lst. Konkret skulle man kunna föra över lokala trafikföreskrifter till dem som har väghållaransvaret, kommunerna och VV.

##### Tjänsteman, trafikverk

- Lst är inte direkt involverade i trafiksäkerhetsarbetet. Det är myndigheterna runt omkring som arbetar.

- Lsts kompetens är att de har juridisk kompetens. Jag ser inget behov av att lst blir aktivare i trafiksäkerhetsarbetet.

### Tjänsteman, trafikverk

- Inom trafiksäkerheten är rollerna oklara. VV har samlat ansvar nationellt, inget sägs om regionerna, medan lst har ansvar för länet. Lst vill ha en operativ roll men de har ingen kompetens på området. Däremot skall de säkerställa att kommuner, polis och VV arbetar för samma mål.
- Trafiksäkerhetskompetetensen skall ligga i VV men samordningsrollen skall lst ha. Vi försökte gå i clinch med lst om vad gör ni-vad gör vi, men det ledde ingenstans. Det är det gemensamma målet som är viktigt och för lst handlar det om att få igång aktörerna.
- Trafiksäkerhet och miljö är två viktiga testområden att pröva rollerna på. På ena området har VV djup kompetens, på andra området har lst den breda kompetensen eftersom det handlar om alla samhällssektorer.

### Tjänsteman, polismyndigheten

- Problemet polisiärt är omorganisationen. Man kan inte bestämma i varje län hur det ska vara. Nu styr man trafikpolisen och tolkar lagstiftningen olika. Det är speciellt när det gäller internationella transporter genom landet som det haltar.
- Lst spelar en mycket obetydlig roll inom trafiksäkerhetsarbetet. Det är polis, VV och kommuner som verkar genom trafiksäkerhetsrådet. Lst är inte med i trafiksäkerhetsprogram 2000. Att landshövdingen är högste polischef och länsrådet ordförande i rådet märks inte alls. Det är underligt att de inte deltar.
- Huvudproblemet är att pengarna inte räcker. En större pott regionalt vore bäst. Det görs många utredningar, men sen händer inget. Ett exempel är svåra trafikolyckor på motorväg. Vi vet att wirar i mitten är bra, men VVs regionkontor har inga pengar till sådant.
- Jag vet inte vem som är kommunikationsdirektör. Det är inte viktigt. Jag önskar inte en mer aktiv lst. Vi har bra kontakt med väghållarna.

### Tjänsteman, polismyndigheten

- Lsts roll har försvunnit i trafiksäkerhetsarbetet. VV har tagit över. Hur lst sköter sin samordning är obekant för mig. Men VV skulle kunna föra över mer till lst. Och länets trafiksäkerhetsförbund, som lyder under landstinget, skulle även det kunna föras över till lst.
- Lst bryr sig inte om att samordna utan överlåter det till andra, t ex VV. I samband med starten av ett trafiksäkerhetsprojekt i länet fanns ingen fråna lst med. Är det oföretagsamhet eller har det gått prestige i frågan?



#### Tjänsteman, polismyndigheten

- Lst har två roller. På yrkesmässiga trafikområdet fattar lst myndighetsbeslut. Sedan har lst samordningsansvaret på trafiksäkerhetsområdet. Det är i det senare faller det blir bekymmer.

- Exempel på konflikt Jag upprättar en trafikövervakningsplan med VV för länet, sedan skall jag med lst och landshövdingen fastställa en regional trafiksäkerhetsplan. Dessa planer kommer inte i takt med varandra, det blir dubbla budskap. Lst och VV ser ut att stå med samma ansvar.

- Lsts roll som samordnare mellan central och regional nivå fungerar inte när det gäller trafiksäkerhet.

- Jag vet att det varierar mellan länen hur tydligt lst vill markera sin roll som samordnare inom trafiksäkerheten. Det finns de som konstaterar att VV styr detta, nu ägnar vi oss åt andra frågor, och det finns landshövdingar och lst som driver ganska hårt att VV inte får köra över lst p g a att lst är ansvarig för samordningen.

#### Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Lst borde kunna ta över en hel del inom trafikområdet. Det gäller inte minst trafiksäkerhet. VV driver trafiksäkerhet som en affär, man får lämna offerter. Det har blivit hemskt bökigt. VV flummar runt. Utbildningen har blivit en total katastrof! VV tar på sig uppgifter man inte klarar. OBS detta gäller centralt - inte regionalt.

#### Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Egentliga problemet: sedan Vägverket tog över trafiksäkerhetsfrågorna har länsstyrelsernas roll blivit mycket konstig. De saknar styrmedel, länsstyrelsernas förslag blir bara skrivbordsprodukter.

- Hinder för länsstyrelserna: de saknar styrmedel vad beträffar trafiksäkerheten  
Möjligheter: De kan anpassa den regionala vägverksplanen för trafiksäkerhet till länet.

- IT: kommer att göra mycket nytta inom trafiken med t. ex. hastighetsbegränsningar och framkomlighet. Men man får se upp och inte svälja allt som kommer. Människan måste få tänka själv och ta ansvar.

#### Vd, intresseorganisation

- Trafiksäkerhetsarbetet är ineffektivt. Det saknas en koppling mellan det ideella arbetet och det formella sektorsansvaret.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Trafiksäkerhetsfrågan är speciell. Statsmakterna har inte lyckats förklara vad lsts roll innebär. Lst skall ha ett regionalt samordningsansvar. Men huvudansvariga är VV, polisen och kommunerna. Vad blir det kvar? Men VV har gjort det mycket bra.

- Samarbetet med kommunerna måste förbättras. De ansvarar för den fysiska planeringen. Även kommunerna är sektorsindelade och har samma problem som lst. Alla aktörer har ett intresse av sektorssamverkan.

## 5 Länstrafikanläggningar

### Kommunalråd

- Problemet är LTA-anlagen som länsstyrelsen fördelar. Förslagen är ensidigt fixerade till residensstaden. Men järnvägsknutpunkten är här, inte där. Länet kommer inte att överleva om man bara ser till residensstaden.

### Kommunalråd

- Jag är inte säker på att LTA-pengarna ska ökas på.

### Kommunalråd, ordf Kommunförbundet i länet

- Vi pratar oss samman om prioriteringar i LTA. Men det är för lite medel, inte minst när det skall vara resecentra överallt.

### Landstingsråd

- Lsts styrelse är ett statligt mandat, utsedd av landstinget, företrädande sin egen by. Det kan inte vara riktigt.

- Det är inte längre lika generöst mellan länen eller för all del mellan kommunerna. När krubban är tom bits hästarna.

### Landstingsråd

- Mitt intryck är att vi ofta har en gemensam syn i regionen även om det finns lokala konflikter. Politiken är ofta samlad i synen på trafikpolitiken. Ökar regionens ansvar, skall regionen även lösa fler regionala intressekonflikter.

### Tjänsteman, trafikverk

- Problemet är främst att det finns ett oerhört stort reinvesteringsbehov. Ramarna för länsjärnvägar är helt otillräckliga. Med tanke på de ekonomiska villkor som gäller sköter sig lst i huvudsak bra.

- Det är klart att det skulle vara en fördel att Banverket fick hela ansvaret för för LTA-nätet, så att det verkligen blir en upprustning.

- Det största behovet av förändring när det gäller LTA avser dock modellen för fördelning av resurser. Det är för plottrigt.

### Tjänsteman, trafikverk

- Ett problem är lsts styrelse. Politikerna är "bypolitiker" och det märks i LTA: pengar skall fördelas rättvist, inte effektivt. Lst blir företrädare för kommunerna i stället för att vara regering och riksdags förlängda arm. Regeringen borde tillsätta styrelsen. Statens mål för trafiksektorn skall i lika hög grad tränga igenom i LTA-delen.

- Politisk förankring på länsnivå fordrar landsting eller nya regioner. Men frågan är om det är förankring eller beslutsfattande, det är stor skillnad. Om nu lst skall ta LTA-beslut, måste de ta del av politikernas syn på hur länet skall utvecklas.

- Samordningen mellan lst har förbättrats i regionen. Men det är ovanligt med generositet mellan länen i LTA. Jag har hittills bara sett ett exempel där nyttan ligger i ett län och pengarna i ett annat. Men på länsjärnvägssidan är det möjligt att fördela till objekt.

### Tjänsteman, trafikverk

- Problemet: vem i regionen har pengar att satsa på infrastruktur. Verket fick inte fram pengar. Vi vände oss till landstinget, där fanns pengar. De satsade 60 Mkr, kommunen 80. Från LTA fanns inte mycket att hämta.

- Lst har en viktig roll när det gäller samordningen mellan trafikverken och över kommungränserna. LTA ska skötas av en regional instans. Om VV får alla pengarna blir det bara motorvägar. Kommunerna drar åt olika håll. Det är ett väldigt schackrande. Lst ska samordna, men det får inte bli en stor byråkrati.

### Tjänsteman, trafikverk

- Det saknas politisk styrd instans på regional nivå som ligger över kommunerna men under den nationella nivån. Det är regionsberedningens område.

- Bristerna i LTA beror bl a på storleken i förhållande till behoven. Samordningen med järnvägsinvesteringarna behöver förbättras. När man bygger en stamjärnväg borde man bygga en anslutning för personresande och gods.

- Det finns en osäkerhet om LTA-instrumentet: vem har egenligen beslutanderätten?



Tjänsteman, länstrafikförbund

- Jag tror på ett regionalt organ med politisk förankring, som får en större pott från trafikverken. Prioriteringar mellan väg och järnvägar ska göras regionalt. Får man pengarna måste man själv ta ansvar. Nu är det så lätt att uppvakta staten. Verken har också egna intressen.

- Hela LTA-planeringen har ett löjets skimmer. Regional tågtrafik på långa avstånd allt vanligare. Kräver storregional hantering. Mer systemtänkande. Om man vill att kollektivtrafiken ska öka måste man styra på nationell nivå, men låta regionerna prioritera inom sina ramar. Det är ju inte klokt att VV har sektoransvar för kollektivtrafik på väg!

Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Vi har en väl fungerande samrådsgrupp för LTA-planeringen där vi kan få och ge information. De enda skevheter jag ser är att det lyfts in väldigt mycket pengar till busstrafiken. Det kanske inte behövs fullt så många hållplatskurar.

Vd. intresseorganisation

- Lst har klarat rollen som planmyndighet för LTA dåligt. Det har handlat om politisk opportunist. LTA-anslaget stoppas in sist för att tillgodose någon del av länet.

- Bypolitiken kommer tydligt fram i LTA-hantering. Vagnätet i länet är dåligt. Staten har styrt genom att ge mer pengar om länet har kollektivtrafik med järnväg. Det görs ingen värdering av vad pengarna skall användas till.

- LTA-anslaget blir oftare busshållplatser med plastskärmtak än ett eller annat gruslass för att lägga igen kälhål.

Expert

- Lägg ihop LTA och MOF (mindre omlägnings- och förbättringsarbeten som VV har) till en påse som är politiskt styrd.

Expert

- LTA-planeringen borde flyttas från lst till ett regionalt självstyrelseorgan.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Lst har begränsade medel och kan inte göra en systemomvandling på transportsidan med stöd av LTA-medel. Till det krävs extra medel från regeringen. Många synpunkter som riktar sig till staten lämnas till lst. Kritik mot lst kan vara kritik av statens otillräckliga roll.
- Vad gäller LTA har vi följt VVs föreskrifter på ett bra sätt men resultatet kunde varit bättre. De som sitter i lsts styrelse representerar ofta sin egen kommun.
- Samarbetet mellan den statliga och den kommunala nivån behöver utvidgas. Det gäller det kommunala systemet för infrastrukturanläggningar och även kollektivtrafiken.

## 6 Vad behöver länsstyrelserna bli bättre på?

### Kommunalråd

- I lst styrelse handlar diskussionerna mest om älgjakt. Men jag vet att nye landshövdingen kommer att ändra på detta.

- Det viktigaste för lst är att lyssna på kommunerna i länet och inte skriva hela historieboken själv.

### Kommunalråd

- Det är viktigt att man kan fatta fler beslut inom ett län och i samverkan med de trafikslag som finns.

### Kommunalråd

- Lst kompetens? De vill vara så djävla bra på miljö. De är litet väl drivande. Vi har inte råd att vara världsmästare på miljö. Med PBL har det blivit bättre.

### Kommunalråd, ordf Kommunförbundet i länet

- Lsts samordnande roll borde vara ännu starkare. Vi har sett till att förtroendemännen haft något att säga till om, vi har arbetsgrupper som bereder ärenden. Vi har tonat ned landshövdingens roll. Styrelsen är delaktig i länsutvecklingen. Med ett länsparlament, som vissa förespråkar, skulle det inte vara någon större skillnad.

### Landstingsråd

- Lst behöver fördjupa den långsiktiga trafikekonomiska kompetensen genom att ta fram underlag etc. Lst är en byråkrati och deras förmåga att umgås med den operativa verkligheten är ganska begränsad. Med ett ökat ansvar behöver denna förmåga utvecklas.

### Tjänsteman, trafikverk

- Lst behöver utveckla kompetens kring vägnätets nytteeffekter för näringsliv och länets utveckling, regionalpolitisk kompetens. De behöver även samordningskompetens som statens samordnare i länet.

- Trafiksäkerhet och miljö är två viktiga testområden att pröva rollerna på. På ena området har VV djup kompetens, på andra området har lst den breda kompetensen eftersom det handlar om alla samhällssektorer.

- Med det nya miljöanpassade transportsystemet skulle lst än mer kunna arbeta inom samhällsplaneringen med t ex MKB. MKB skulle kunna vara en kvalitetssäkring för hur sektorsintressena sköter miljöfrågorna.

Tjänsteman, trafikverk

- Förutsättningen för lst att uppnå de trafikpolitiska målen är samarbete med trafikverken. Det är fråga om att ta fram underlag, sätta dagordningen, diskutera olika förslag med kommunerna och nå samstämmighet.

- Det finns en sårbarhet inom kommunikationsenheten eftersom det ofta är endast en person, kommunikationsdirektören, som arbetar med trafikfrågorna. Även om det fungerar bra på flera håll fordras förstärkningar, bl a för att kunna samarbeta med trafikverken.

Tjänsteman, trafikverk

- Lst som underlagslämnare kunde vara bättre. Framför allt tycker jag att lst borde vara bättre på att ta fram argument och samhällsekonomiska bedömningar, t ex näringslivets vinster av järnvägsinvesteringar.

Tjänsteman, trafikverk

- Som underlagslämnare gör de ett bra jobb. När det gäller mer övergripande utredningar typ trafikpolitik är jag mer tveksam. De är bra på utredningar, men de är dåliga på att följa upp.

- Några experter har ibland fel inställning. Lst ska inte detaljreglera utan vara ett stöd till oss. Länsarkitekten hade invändningar mot utseendet. Ett bra exempel på hur det ska vara är miljövårdarna. De är stenhårda kravställare, men ger bra stöd. Det är en attitydfråga - ser man svårigheter eller möjligheter?

- Lst har god kompetens i sak. Vad som behöver utvecklas är servicegraden. De ska vara stödjande projektledare och inte byråkrater. De behöver lära sig mer om näringslivets förutsättningar.

Tjänsteman, statligt verk

- När det gäller lsts kunskapsnivå finns mycket att klaga på, men inte när det gäller deras vilja och ambition. De är alldeles för mycket generalister

- Det är stora skillnader mellan lst. Storstadslänen har mer kompetens, men det beror också mycket på person. På vissa lst finns eldsjälar.

- Lst har en dålig tillsynskultur. De är ointreserade och saknar kompetens. Företagen vill visa sig på styva linan när det gäller miljöfrågor. De upprättar planer och gör riskanalyser, men kommunerna och lst frågar inte efter det.

Tjänsteman, trafikverk

- Skall lst ha en aktiv roll inom trafiksäkerheten måste kompetensen öka. De har juridisk kompetens men det räcker inte.



Tjänsteman, polismyndigheten

- Kontakterna med tjänstemannasidan fungerar bra. Men kompetensen på lst vad gäller trafikfrågor skulle kunna vara bättre, t ex yrkesmässiga trafiken, lokala trafikföreskrifter där kommunerna har brister och juridisk kompetens.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Lst skulle ha ett uppdrag från riksdag och regering att som granskare gå in och undersöka hur effektiv trafikpolitiken är. Det är ingen som gör det idag. VV utvärderar sig själv.

Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Lst skulle kunna ta ett mer aktivt grepp om framtidsfrågorna. Driva på, ta initiativ.

Tjänsteman, länstrafikförbund

- Det finns stora skillnader mellan olika lst - hur man jobbar i nätverk, som katalysator, hur man samverkar och hur man styr.

Vd, intresseorganisation

- Glappet mellan näringslivets krav på transporter och samhällets syn på infrastruktur måste minskas.

Expert

- Lst är bra på utredningar om hur det borde vara. Man har länge skickat buntar till kanslihuset. De blir ju bara liggande. Lst måste själva lösa problemen.

Expert

- Lst tar fram material som ibland är bra, ibland dåligt. Men det blir inget av det. Det blir hyllvärmare. Lst kan inte själva genomföra vad de föreslår. De har inte rådighet över planeringen.

- Lst använder sannolikt resurserna på ett icke optimalt sätt eftersom sektorsintressena bekämpar varandra. Investeringsprojekt försenas och fördröjas.

Tjänsteman, länsstyrelse

- Vi har mycket pengar att göra utredningar för. Vi är lika många personer som för 15 år sedan, men vi har 100 ggr mer pengar.

### Tjänsteman, länsstyrelse

- Lst har bred kompetens på många områden. Det som saknas är den direkta kopplingen till trafikeringen, t ex kollektivtrafiken som kommunerna och landstinget gemensamt behärskar. En bredare beredningsgrupp skulle kunna vara lösningen som vid infrastrukturplaneringen.

- Arbetet har blivit mindre sektorsbundet på senare tid. Men vissa intressen ges mindre vikt vid vägningen. Mönstret finns även i samhället i övrigt: T ex att miljö är viktigt medan näringslivsutveckling är mindre viktigt. Vi klarar myndighetsrollen bra medan vi har svårt att nå ut till transportörena.

- Kopplingen mot näringsliv behöver förbättras. Där har vi otillräcklig kompetens. Tyvärr är anslagen till kompetensutveckling för små. Å andra sidan behöver inte lst ha all kunskap själv. Det går att lägga ut uppdrag.

- Det är viktigt att utveckla rollerna inom lst. Vi arbetar med interna beredningsgrupper där även trafikverken deltar. Står t ex kultur och miljö emot varandra tas alltid frågan upp i verksledningen.

### Tjänsteman, länsstyrelse

- Det finns skäl till självkritik i lst. Vi har varit för inåtvända. Nu gäller det att hålla ihop trafikärendena, se till yrkestrafik och körkort håller samman, bredda kompetensen och driva frågorna i domstolar där det är viktiga avgöranden.

- Det fordras ett förändrat arbetssätt i lst. Jobbar man som jurist i lst skall man kunna hela trafiklagstiftningen, handlägga ärenden och kunna gå upp i domstol. Det vore intressant med cirkulationstjänstgöring på lst så att man fick se helheten.

- Inom yrkestrafikområden måste lst höja kompetensen. Det handlar om samarbete med polis, åklagare, skatteexpertis, kronofogde.

- Vi behöver utveckla kompetens hur man uppträder i domstol som jurist, utbildning i våra ärenden, serviceutbildning, IT-utbildning.

### Tjänsteman, länsstyrelse

- Underlagsmaterial efterfrågas ofta och om vi skulle få mer att säga till om finge vi skärpa till oss. MKB, däremot, sköts illa. De görs av konsulter medan vi servar. Där skulle vi behöva bli bättre. Betr IT har vi inte kommit så långt med digitalisering av underlagsmaterial.

## 7 Råd/förväntningar på LÄRFT

### Kommunalråd

- Det är viktigt att kommunernas erfarenheter tas tillvara i LÄRFT. Det gäller både små och stora kommuner.

### Kommunalråd

- Det är en intressant utredning om infrastruktur m m. Problemet är att få de centrala verken att släppa ifrån sig någonting.

### Landstingsråd

- Förväntningen på LÄRFT är att konflikter och problem som vi har blottläggs.

### Kommunalråd, ordf Kommunförbundet i länet

- Trafiksäkerheten är viktig. Men det fordras resurser för att bygga bort trafikfällor.

- Min förväntan är att man inte avlövar lst utan att man snarare går åt andra hållet.

### Landstingsråd

- Jag förväntar mig en renodling av lsts roll till att vara en myndighetsroll.

### Landstingsråd

- Varför så många utredningar? Rädsla för förändring! Men nu börjar det röra sig (Skåne, Kalmar, Jämtland).

- Kartlägg spretigheten. Vad tycker olika aktörer? Finns det någon gemensam linje?

### Tjänsteman, landsting

- Hur man klarar av mixen av olika motsättningar mellan olika sektorer. Hitta en organisationsmodell som tar tillvara de resurser som finns. Att man på allvar orkar ta tag i dessa problem. Att LÄRFT kommer med sakunderlag som gör ett bra inslag i denna debatt.

### Tjänsteman, trafikverk

- Min förväntan på LÄRFT är att det skall bli mycket tydligare roller mellan lst-verk. De politiker vi skall föra en dialog med skall vara representativa för länet och kommunerna. Lst måste forma en organisation som gör att de klarar samordning och samspel, annars är de chanslösa.

Tjänsteman, trafikverk

- Det viktigaste LÄRFT kan bidra med är att Ist får ett tydligt ansvar (om det blir större eller mindre är inte lika viktigt).

Tjänsteman, trafikverk

- Samla resurserna där de hör hemma och ge dem möjligheter att agera. Lägg alla regionövergripande frågor på Ist - infrastruktur, länstrafik, kultur, turism osv. Låt Ist sammanhålla och äska pengar.

Tjänsteman, statligt verk

- Klarlägg vilket ansvar Ist ska ha om man skär ned ytterligare.

Tjänsteman, statligt verk

- Att LÄRFT kommer med förslag på hur rollerna kan förtydligas.

Tjänsteman, trafikverk

- Eftersom det fungerar bra här har jag inga speciella förväntningar på LÄRFT. (Sammanslagningen av Ist kan leda till att den nya stora Ist tappar kontakten med verkligheten).

Tjänsteman, trafikverk

- Det är viktigt att klara ut rollerna och ansvaret. Om Ist skall ha en samordningsroll bör de ha ett resultatansvar. Som det är nu är de helt utanför. Det är viktigt att utnyttja de resurser som finns i samhället effektivt.

Tjänsteman, trafikverk

- Det viktigaste är att förtydliga ansvaret. Vem har ansvaret för trafiksäkerheten? En konflikt kan även uppstå om miljöansvaret. Vad skall VV göra, vad skall Ist göra?

- Det finns en osäkerhet om LTA-instrumentet: vem har egentligen beslutanderätten?

Tjänsteman, polismyndigheten

- Att LÄRFT ska komma med förslag till bättre styrning av de olika rollerna.

Tjänsteman, polismyndigheten

- Min förväntan handlar om att det skall bli klara gränser mellan ansvarsområdena.



Tjänsteman, polismyndigheten

- Jag förväntar mig en tydlig ansvarsfördelning mellan oss som har uppgifter på trafikområdet. Jag vill se att Ist har ett tydligare samhällsansvar, ett slags riksrevisionsverk på trafikområdet.

Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Förväntningar på LÄRFT? Det är väldigt viktigt att titta på Ists roll. Det finns ingen rak linje i deras agerande, de är väldigt olika. Varför finns det ingen styrning och samordning av Ist. Sätt dem under luppen då och då så att de inte drar iväg som landstingen.

Tjänsteman, trafiksäkerhetsförbund

- Att LÄRFT ger svar på om Ist ska arbeta med trafikfrågor och isåfall förtydliga deras roll.

Tjänsteman, länstrafikförbund

- Hur hantera en regional förankring av investeringarna? Fokusera på planeringsprocessen. Ändra regelverket. Borra i LTA-processen. Lägg mer pengar i påsen och se över formerna för samverkan. Kartlägg vem som beslutar om vad.

Expert

- Direktiven är oklara. Ska väl se över det regionala beslutsfattandet.

Expert

- Att utredningen konstaterar att Ists roll är att tillgodose statens intressen och att regionen själv måste tillgodose sina intressen och att det inte är samma sak.

Expert

- Det är viktigare att betona kontinuiteten än att komma med radikala förändringar.

- Min första reaktion då jag såg direktiven till LÄRFT var att det var kritik mot KomKom från Kommuniken. Hela området förefaller överutrett. KomKom har lagt ut uppdrag åt olika håll etc.

Tjänsteman, länsstyrelsen

- Det behöver klargöras om den regionala nivån skall ha dessa ärenden. Vi är trötta på ständiga utredningar där man skall ta ifrån Ist ärenden. Vi har ett bra samarbete med VV och det vill vi fortsätta med. Till sist vill vi arbeta tillsammans med andra Ist och strunta i den prestige som finns, t ex att stora Ist dominerar.



LÄNSSTYRELSEN  
HALLANDS LÄN  
Länsrådet

1996-06-24

Bilaga 4

1 (5)

### SAMMANFATTNING AV LÄNSSTYRELSESNAS UTVÄRDERING AV LÄNSSTYRELSESNAS ROLL INOM TRAFIKOMRÅDET

Som en del i utredningen om länsstyrelsernas roll inom områdena fordon, trafik och infrastruktur har länsstyrelserna ombetts att besvara ett antal frågor, som utarbetats av konsultföretaget Sinova på uppdrag av den särskilda utredaren Gunnel Färm. Svar har inkommit från samtliga länsstyrelser utom de i Stockholms och Uppsala län. Företrädare för Länsstyrelsen i Stockholms län har emellertid intervjuats direkt genom Sinova försorg. Från Länsstyrelsen i Uppsala län har synpunkter redovisats underhand.

I det följande lämnas en sammanställning av de inkomna svaren. Sammanställningen ger inte en komplett bild av alla de synpunkter som framkommit men väl en bild av de huvudsakliga synpunkterna som länsstyrelserna lägger ut.

#### L1 Fungerar ansvarsfördelningen på trafikområdet mellan länsstyrelserna och övriga intressenter (kommuner, landsting och trafikverk)

När det gäller infrastrukturplaneringen anser länsstyrelserna att ansvarsfördelning och samordning i huvudsak fungerar bra. För arbetet finns dels fasta samverkans- och beredningsgrupper för infrastrukturfrågor (t ex planberedningar och kommunikationsråd) samt tillfälligt sammansatta projektgrupper för större investeringsobjekt. I dessa samverkansgrupper ingår regelmässigt företrädare för kommuner, trafikverk, länsstyrelsen och övriga berörda regionala organ.

När det gäller LTA-planeringen är ansvarsfördelningen reglerad i förordningen om riksvägsplaner och planer för länstrafikanläggningar (SFS 1988:1015 med ändringar). I varje län finns en särskild beredningsgrupp bestående av företrädare för trafikverken, trafikhuvudmännen, länsstyrelsen och kommunerna. Planen fastställs av länsstyrelsens styrelse efter remiss till kommunerna. Enligt flertalet länsstyrelser fungerar ansvarsfördelning och samordning tillfredsställande (se mer under fråga 5).

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgiro
301 86 HALMSTAD	Landsstatshuset Hospitalsgatan 1	035-13 20 00	035-15 75 12	3 51 83-3

På trafiksäkerhetsområdet råder det oklarhet i ansvarsfördelningen mellan Vägverket och länsstyrelsen. I samband med 1991 års länsförvaltningsreform uttalade regeringen att länsstyrelsen skulle fungera som samordnare av trafik- säkerhetsarbetet i länen (prop. 1988/89:54). Vägverket har å sin sida ett nationellt ansvar för trafiksäkerhetsarbetet. I de flesta län har sk trafiksäkerhetsråd inrättats med uppgift att samordna trafiksäkerhetsarbetet i länen. I dessa ingår regelmässigt företrädare för landsting, kommuner, länsstyrelse, trafikverk och trafiksäkerhetsförbund. Flertalet länsstyrelser uppger att ansvarsfördelningen mellan länsstyrelserna och Vägverket är otydlig och att detta påverkar trafiksäkerhetsarbetet menligt. Några länsstyrelser har till följd härav valt att nedprioritera sina insatser på trafiksäkerhetsområdet.

När det gäller yrkesmässig trafik och körkortsrådgivning är ansvarsfördelningen mellan länsstyrelserna och Vägverket reglerad och några större friktioner föreligger inte. Några länsstyrelser har emellertid uttalat att de gärna sett att Vägverket varit mer aktiv i sin nationella samordningsroll. Behov av sådan samordning föreligger bl a vad det gäller teknikutveckling samt råd och anvisningar för arbetet. För att råda bot på detta har länsstyrelserna själva tagit initiativ till en samrådsgrupp för körkort och yrkesmässig trafik.

- L2 Fungerar den interna organisationen? På vilket sätt är sektorsynen ett problem för organisationen? Hur skulle länsstyrelserna kunna förbättra sitt arbetssätt?

Länsstyrelserna anser genomgående att länsstyrelsernas organisation är väl anpassad för att göra de avvägningar som krävs i infrastrukturplaneringen. Ingen annan myndighet har motsvarande bredd på sin kompetens.

Länsstyrelsen har successivt utvecklat det tvärssektoriella arbetssättet, bl a till följd av att regeringen i senare års regleringsbrev betonat vikten av detta. Som nämnts ovan har länsstyrelserna organiserat tvärssektoriella beredningsgrupper (tillfälliga eller permanenta) för infrastrukturfrågorna. Vad gäller kunskaper och metoder för tvärssektoriellt arbete finns dock ett ständigt behov av utveckling.

- L3 Hur har länsstyrelserna utövat sin roll som samordnare mellan nationella och regionala intressen? Vilka frågor och intressen har fått för stort utrymme? Dito för litet?

Länsstyrelsen har en dubbel roll när det gäller samordningen mellan nationella och regionala intressen. För det första skall länsstyrelsen företrädare statens intressen i den planering som sker i länen. För det andra skall länsstyrelsen föra fram regionens intressen så att dessa blir beaktade i den nationella planeringen.

1996-06-24

Samordningsrollen utövas framför allt i de samordnings- och projektgrupper som länsstyrelsen medverkar i samt genom utarbetande av planeringsunderlag. Länsstyrelsen har också en naturlig samordningsroll i strategiarbete av olika slag som sker på länsnivå.

De intressen som på senare år fått allt större betydelse för infrastrukturplaneringen är natur- och miljövårdsfrågorna. Detta framgår bl a av det sk RES-uppdraget och i KomKom-arbetet.

- L4 Hur har länsstyrelsen klarat att tillhandahålla (sektorövergripande) underlagsmaterial? Efterfrågas detta material?

Samtliga länsstyrelser utarbetar vid behov underlagsmaterial för kommunernas översiktsplanering. Detta material efterfrågas även av trafikverken. Materialets omfattning och kvalitet varierar mellan de olika länen. Trafikverken och de konsulter dessa använder efterfrågar i första hand material avseende natur, miljö, kulturmiljö och fysisk planering.

- L5 Hur har länsstyrelserna klarat sin roll som planmyndighet för LTA?

Länsstyrelserna anser sig ha klarat rollen som planmyndighet för LTA på ett bra sätt. Några länsstyrelser ifrågasätter emellertid om inte länsstyrelsen även borde ha ansvaret för medelsförvaltningen, som nu handhas av Vägverket. Som det nu är får Vägverket en tyngre roll än övriga sektorföreträdare. Några länsstyrelser anser också att det bör övervägas om inte LTA-planeringen borde få utökade medel på sätt som föreslås i KomKom-utredningen för länsstyrelserna i Västernorrlands och Jämtlands län.

- L6 Använder länsstyrelsen sina resurser på ett optimalt sätt?

Flertalet länsstyrelser uppger att infrastrukturfrågorna är ett prioriterat område inom länsstyrelsen, vilket innebär att nödvändiga resurser avsätts. Det betonas att länsstyrelserna inte bara utnyttjar kommunikationsdirektörerna i arbetet utan den samlade expertis som finns inom länsstyrelsen.

- L7 Vilken roll spelar länsstyrelsens styrelse?

De flesta länsstyrelser anger att länsstyrelsernas styrelse visar ett stort intresse för infrastrukturfrågorna. Styrelsen beslutar sålunda i alla större infrastrukturfrågor. Vidare fastställs LTA-planen i styrelsen.



LÄNSSTYRELSEN  
HALLANDS LÄN  
Länsrådet

4 (5)

1996-06-24

Några länsstyrelser har utsett särskilda utskott/delegationer för frågor som rör infrastruktur och/eller regionalpolitiska frågor.

Några länsstyrelser har ifrågasatt hur länsstyrelsernas styrelse utses. Enligt dessa länsstyrelser borde styrelserna utses av regeringen för att undvika en alltför kraftig bevakning av de kommunala intressena.

Rena trafikärenden (yrkesmässig trafik och körkort) är av den arten att de mycket sällan behandlas i styrelsen.

L8 Inom vilka områden är det viktigt att utveckla länsstyrelsernas kompetens?

Flera länsstyrelser anser att IT-kompetensen bör utvecklas inom länsstyrelsen. Andra anser att EU-kompetensen måste förstärkas. Bland andra kompetensområden som bör uppmärksammas nämns bl a metoder för utarbetande av transportekonomiska och samhällsekonomiska kalkyler.

L9 Hur har överflyttningen av Bilregistret inverkat på allmänhetens servicegrad?

Flertalet länsstyrelser anger att de dagligen får ta emot klagomål om den låga tillgängligheten vid Bilregistret i Örebro. Folk ringer i sin nöd till länsstyrelserna och frågar om dessa kan hjälpa till. Detta innebär en onödig belastning på länsstyrelsernas växlar.

L10 Hur hanterar länsstyrelserna nödvändig samordning över länsgränserna?

Samtliga länsstyrelser redovisar att de arbetar över länsgränserna i olika konstellationer. Gemensamma kommunikationsstrategier har bl a utarbetats i Västsverige (S, N, O, R och P län) och i sydlänen (E, F, G, H, K, L och M län). Det länsövergripande samarbetet betraktas som en naturlig del i arbetet med hänsyn till att vägar och järnvägar oftast sträcker sig genom flera län. Något problem med länsöverskridande samarbete anses ej föreligga.

### Framtidsfrågor

EU-medlemskapet anses genomgående ha medfört en ny dimension i länsstyrelsernas arbete. Kommunikationsfrågorna utgör härvid inget undantag.

1996-06-24

När det gäller IT ser länsstyrelserna en stor framtida potential för informations-spridning och informationsinhämtning. I några län har det bildats särskilda samverkansgrupper för IT-frågor, ofta med företrädare för länsstyrelserna, högskolan, kommunerna, landstinget och näringslivet. I några län har strategier för infrastrukturen på IT-området utarbetats.

### Råd/förväntningar

Många länsstyrelser framhåller vikten av att länsstyrelsernas samordningsroll på infrastrukturområdet bibehålls och förstärks. Det tvärsektoriella arbetssättet innebär att länsstyrelserna har mycket goda förutsättningar att hantera dessa frågor på ett för samhället optimalt sätt. Ingen annan organisation kan ersätta länsstyrelsen när det gäller att väga samman motstående intressen.

Några länsstyrelser föreslår att LTA-ramarna utvidgas på sätt som föreslås i KomKom. Det bör vara upp till beredningsgruppen för LTA att besluta om fördelningen mellan underhålls- och investeringsåtgärder.

Som ett alternativ till LTA-planeringen föreslår några länsstyrelser att länsstyrelserna bör få en uttalad roll som beställare av infrastrukturinvesteringar. Detta skulle kunna ske genom att länsstyrelserna får till uppgift att samordna regionala och lokala intressen i en länsplan för infrastruktur på trafikområdet. Dessa planer skulle sedan läggas till grund för infrastrukturbeställningar. På detta sätt skulle länsstyrelsernas roll som regeringens (kommunikationsdepartementets) företrädare förstärkas. Idag verkar det som om kommunikationsdepartementet hellre verkar genom trafikverken. För ett ökat inflytande över infrastrukturinvesteringarna talar det faktum att huvuddelen av det totala trafikarbetet sker på lokal och regional nivå.

Ansvar för trafiksäkerhetsarbetet måste tydliggöras. Nuvarande oklarheter leder till dubbelarbete och ineffektivitet. Några länsstyrelser ifrågasätter om länsstyrelserna skall ha kvar sin samordningsroll.

Några länsstyrelser betonar betydelsen av ökad långsiktighet och stabilitet i trafikanläggningen.

**OBSERVATIONER OCH FÖRSLAG FRÅN  
OMVÄRLDSANALYS, INTERN ANALYS  
SAMT HEARING****Bilaga 5**

Vid hearingen redovisades en preliminär analys av intervjumaterialet. Deltagarna lämnade synpunkter på denna analys och bidrog med förslag till åtgärder. Detta material redovisades vid avstämningsmötet med LÄRFT den 25 juni.

**1 Vad är egentligen problemet?**

Länsstyrelserna (lst) har en dubbelroll som förvirrar. Är lst regeringens förlängda arm eller företräder lst de regionala intressena?

Sektorisering och centralisering är den svenska sjukan. Nu driver 60 generaldirektörer sin sektorspolitik.

Pengarna fördelas enligt sektorsambitioner som inte vägs ihop med regionalpolitiska ambitioner.

Vad är statens ansvar och vad är kommunernas ansvar? Är statens (= lsts) roll att agera regionalt?

Det finns inget centralt verk för infrastrukturfrågor.

De lokala politiska besluten överprövas av tjänstemän på juridiska och tekniska grunder.

Motstridiga trafikpolitiska delmål.

Helhetssyn saknas.

Hur stor är konflikten mellan trafikplanering och samhällsplanering?

Verksamhetsansvaret har kommit bort.

**Förslag:**

Medelstilleddelning på längre sikt och med helhetssyn.

Kraftfulla regionala aktörer med mandat och kompetens.

Kvalitativt förstärkt lst eller annat forum?

## 2 Roller

Staten saknar affärsidé för lst.

Någon måste få statens acceptans att ansvara för den regionala transport- och trafikplaneringen.

Fel att trafikverken både är beställare och själva följer upp sin verksamhet.

Lst fastställer mål som de inte kan påverka.

Kommuniken lyssnar mer på trafikverken än på lst.

Dra ned länsadministrationen till förmån för kommunerna. Lst ska ägna större kraft än idag åt att se till hur kommunerna använder de statliga pengarna.

Lägg alla regionövergripande frågor på länsstyrelsen: infrastruktur, länstrafik, kultur, turism osv.

Det behövs en statlig regional samordning - men behövs en styrelse över länet?

Inga skäl ändra ansvaret för yrkestrafik, körkort, fordonsskatt och bilregistret.

### Förslag:

Skapa en jämbördig motpart till sektorsintressena.

Regeringen måste vara tydlig med vad den vill med lst.

Förstärk lsts roll som länk mellan trafikverken.

Ge lst större del av investeringsmedlen.

## 3 Samordning

Lst har ingen politisk plattform, inget mandat och inga pengar, ändå ska lst samordna. Åtgärderna styrs av medlen via trafikverken eller landstinget.

Samordningen mellan trafikverken sköter verken bra själva.

Lst har svårigheter att samordna över länsgränserna.

Lst har en viktig roll när det gäller samordningen mellan trafikverken och över kommungränserna.

Samordnade tillsyner möter svagt intresse från lst.



Förslag:

Yrkestrafik - samspel på central nivå utvecklas.

Miljöfrågorna integreras i den interna lst-processen.

Trafikverkens olika regionindelningar samordnas.

Kortare planeringshorisont än 10 år för vissa åtgärder.

Gemensamma IT-hjälpmedel, t ex GIS.

Utveckla samarbetskulturen vägverk - länsstyrelser (körkort, yrkestrafik).

#### 4 Trafiksäkerhet

Sedan VV tog över trafiksäkerhetsfrågorna har lsts roll blivit mycket konstig. Lst saknar styrmedel. Lsts förslag blir bara skrivbordsprodukter.

Lst spelar en mycket obetydlig roll inom trafiksäkerhetsarbetet. Det är polis, VV och kommuner som verkar genom trafiksäkerhetsrådet.

Det görs många utredningar, men sen händer inget.

Det nya trafiksäkerhetsarbetet är nätverksorienterat. Flera aktörer och intressenter (än lst) söker sina roller.

Det finns samband mellan ansvaret för yrkestrafik och trafiksäkerhet.

Förslag:

Lst bör inte ha något samordningsansvar för trafiksäkerheten.

#### 5 Länstrafikanläggningar

Politiker är "bypolitiker" och det märks i LTA. Pengarna ska fördelas rättvist, inte effektivt.

VVs syn väger för tungt. Det är ju inte klokt att VV har sektoransvar för kollektivtrafik på väg.

Om Banverket fick hela ansvaret för LTA-nätet, skulle det verkligen bli en upprustning.

Fördelning av resurser är för plottrig.

Prioriteringar mellan väg och järnvägar ska göras regionalt. Får man pengarna måste man själv ta ansvar.

Det är uppenbart att om Lst ska ha ansvaret för LTA-planen så måste ansvaret klargöras och utökas till att omfatta alla insatser som görs på det regionala statliga väg- och järnvägsnätet.

#### Förslag:

Länspotter (=nuvarande LTA + anslag av investeringskaraktär).

Använd nuvarande LTA-beredningsgrupper för beredningen av fördelningen nya länspotterna.

Se över riks- och länsvägsindelningen.

Förbättra samordningen med järnvägsinvesteringarna.

### **6 Vad behöver länsstyrelserna bli bättre på?**

Att ta fram argument och samhällsekonomiska bedömningar, t ex näringslivets vinster av järnvägsinvesteringar.

Lyssna på kommunerna och inte skriva historieboken själv.

Lst är bra på utredningar, men dåliga på att följa upp.

Lst har mycket pengar att göra utredningar för - tar fram en massa ambitiösa trafikpolitiska program, men frågan är hur kraftfullt man kan agera.

Lst skall vara stödjande projektledare och inte byråkrater. Lst behöver lära sig mer om näringslivets förutsättningar. Lst är alldeles för mycket generalister.

Lst skulle kunna ta ett mer aktivt grepp om framtidsfrågorna. Driva på, ta initiativ.

Utvidga samarbetet med trafikverken.

Utveckla IT-kompetens.

Förslag:

Bättre förmåga att prioritera.

Högre kompetens och resurser att ta fram planeringsunderlag för alternativa inriktningsbeslut. Sika nyttjas regionalt.

“Länsrådsberedning” på Ist.  
Samspel Kommuniken - Ist ökas.

Utvärderingar på trafikområdet.

## 7 Det viktigaste LÄRFT kan bidra med

Att Ist får ett tydligt ansvar (om det blir större eller mindre är inte lika viktigt).

Ist agerar väldigt olika. Varför finns det ingen styrning och samordning av Ist? Sätt dem under luppen då och då, så att de inte drar iväg som landstingen.

Ge underlag för att forma en Ist-organisation som klarar samordning.

Hur hantera en regional förankring av investeringarna?  
Fokusera på planeringsprocessen. Ändra regelverket.  
Borra i LTA-processen. Lägg mer pengar i påsen och se över formerna för samverkan.

Kartlägg vem som beslutar om vad.

Ett ansvarigt regionalt trafikorgan måste tillskapas.

Klargörande av rollerna i trafiksäkerhetsarbetet.

Ötkat ansvar och medel för LTA samt ökat intresse och ökad förankring. Två nivåer räcker: nationell plan och länsplan.



# Statens offentliga utredningar 1996

## Kronologisk förteckning

---

1. Den nya gymnasieskolan – hur går det? U.
2. Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. U.
3. Fritid i förändring. Om kön och fördelning av fritidsresurser. C.
4. Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. UD.
5. Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. UD.
6. Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. UD.
7. Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. UD.
8. Batterierna – en laddad fråga. M.
9. Om järnvägens trafikledning m.m. K.
10. Forskning för vår vardag. C.
11. EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. K.
12. Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. Fi.
13. Offentlig djurskyddstillsyn. Jo.
14. Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. Fi.
15. Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. UD.
16. Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. UD.
17. Bättre trafik med väginformatik. K.
18. Totalförsvarspiktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. Fö.
19. Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. UD.
20. Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. U.
21. Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. U.
22. Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. U.
23. Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. N.
24. Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. UD.
25. Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. Ku.
26. Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. K.
27. En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. U.
28. Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. U.
29. Forskning och Pengar. U.
30. Borgenårsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. Fi.
31. Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. C.
32. Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. SB.
33. Banverkets myndighetsroll m.m. K.
34. Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. A.
35. Kriminalunderrättelseregister DNA-register. Ju.
36. Högskola i Malmö. U.
37. Sveriges medverkan i FN:s familjeår. S.
38. Nationalstadsparken. M.
39. Rapport från klimatdelegationen 1995. Klimatrelaterad forskning. M.
40. Elektronisk dokumenthantering. Ju.
41. Statens maritima verksamhet. Fö.
42. Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. UD.
43. Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. UD.
44. Översyn av skatteflyktslagen. Reformerat förhandsbesked. Fi.
45. Presumptionsregeln i expropriationslagen. Ju.
46. Enskilda vägar. K.
47. Cirkelsamhället. Studiecirkelns betydelser för individ och lokalsamhälle. U.
48. Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. N.
49. Regler för handel med el. N.
50. Förbud mot vapen på allmän plats m.m. Ju.
51. Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. A.
52. Precisering av handelsändamålet i detaljplan. M.
53. Kalkning av sjöar och vattendrag. M.
54. Kooperativa möjligheter i storstadsområden. S.
55. Sverige, framtiden och mångfalden. A.
55. På väg mot egenföretagande. A.
55. Vägar in i Sverige. A.
56. Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. A.
57. Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. Fi.
58. Finansieringen av det civila försvaret. Fö.



# Statens offentliga utredningar 1996

## Kronologisk förteckning

---

59. Europapolitikens kunskapsgrund.  
En principdiskussion utifrån  
EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och  
utvidgningens effekter på den gemensamma  
jordbrukspolitiken. UD.
61. Olika länder - olika takt. Om flexibel integration  
och förhållandet mellan stora och små stater i EU.  
UD.
62. EU, konsumenterna och maten  
- Förväntningar och verklighet. Jo.
63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
64. Försäkringskassan Sverige - Översyn av  
socialförsäkringens administration. S.
65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik  
i Sverige. Jo.
66. Utvärderat personal. Ju.
67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader.  
Fi.
68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer  
och landsbygd. In.
72. Rättspsykiatriskt forskningsregister. S.
73. Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.  
Volym 1 - En granskning. M.
73. Swedish Nuclear Regulatory Activities.  
Volume 1 - An Assessment. M.
74. Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.  
Volym 2 - Faktaredogörelser. M.
74. Swedish Nuclear Regulatory Activities.  
Volume 2 - Descriptions. M.
75. Värden i folkhögskolevärlden. U.
76. EU:s regeringskonferens - procedurer, aktörer,  
formalia. Sammanfattning av ett seminarium i  
april 1996. UD.
77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i  
Sverige. Fi.
78. Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning  
och finansiering. N.
79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
80. Viktigt meddelande.  
Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens  
tillsynsmyndigheter. K.
83. Allmänt pensionssparande. S.
84. Ekobrottsforskning. Ju.
85. Egon Jönsson - en kartläggning av lokala sam-  
verkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. S.
86. Utvecklad samordning inom det civila försvaret  
och freds räddningstjänsten. Kartläggning,  
överbåganden och förslag. Fö.
87. Tredimensionell fastighetsindelning. Ju.
88. Kameraövervakning. Ju.
89. Samverkan mellan högskolan och de små och  
medelstora företagen. N.
90. Sammanhållet studiestöd. U.
91. Den privata vårdens omfattning och framtida  
ersättningsformer - En översyn av de nationella  
taxorna för läkare och sjukgymnaster. S.
92. IT i miljöarbetet. M.
93. Ny yrkestrafiklagstiftning. K.
94. Nationell teledresskatalog. K.
95. Botniabanan. K.
96. Strukturförändring och besparing.  
En uppföljning av genomförda förändringar  
inom försvarsmaktens ledningsorganisation. Fö.
97. Effektivare försvarsfastigheter!  
Utvärdering av en reform. Fö.
98. Vem styr försvaret? Utvärdering av  
effekterna av LEMO-reformen. Fö.
99. Avveckling med inläring. Erfarenheter från  
LEMO-reformens avveckling av personal. Fö.
100. Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.  
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.  
Författningsförslag, författningskommentarer  
och bilagor. Fi.
101. Kärnavfall - teknik och platsval. KASAMs  
yttrande över SKBs FUD-Program 95. M.
102. TUFF - Teckenspråksutbildning för föräldrar. U.
103. Miljöbalken. En skärpt och samordnad  
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.  
Del 1 och 2. M.
104. Konsumentskydd på elmarknaden. C.
105. Att främja donationer till universitet  
och högskolor. U.
106. EU och Sverige - från Kiruna till Malmö.  
Sammanfattning av fyra regionala möten  
1995-96. UD.
107. Union utan gränser - konsekvenser, möjligheter,  
problem. Sammanfattning av ett seminarium i  
november 1995. UD.
108. Konsumenterna och miljön. C.
109. Från åkerlotter till Paradis - ett delbetänkande  
från Utredningen om universitetsfastigheter m.m.  
angående överlåtelse och tomträttsupplåtelse av  
vissa högskolefastigheter. Fi.
110. Inför ett Svenskt kulturnät - IT och framtiden  
inom kulturområdet. Ku.

# Statens offentliga utredningar 1996

## Kronologisk förteckning

---

111. Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till 30 år. C
112. Integrering av miljöhänsyn inom den statliga förvaltningen. M.
113. En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. S.
114. En körkortsreform. K.
115. Barnkonventionen och utlänningslagen. S.
116. Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. Fi.
117. Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. Fi.
118. Station Stockholm Nord. K.
119. Lättnad i dubbelbeskattningen av mindre företags inkomster. Fi.
120. Högskolan i Malmö – Slutbetänkande. U.
121. Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. K.
122. Kunskapsyn och samhällsnytta i hantverkscirklar och hantverksutövande. U.
123. Iakttagelser och förslag efter omstruktureringen av försvarets ledning och stöd. Fö.
124. Miljö för en hållbar hälsoutveckling.  
Betänkande. Förslag till nationellt handlingsprogram. S.  
Bilaga 1. Miljörelaterade hälsorisker. S.  
Bilaga 2. Aktörer och verktyg i miljöhälsarbetet. S.
125. Droger i trafiken. Ju.
126. Doping i folkhälsoperspektiv. Del A och Del B. S.
127. Folkbildningens institutioner. U.
128. Skyddet av kulturmiljön. En översyn av kulturminneslagens bestämmelser om byggnader och kulturmiljöer, prästgårdar, kyrkstäder och ortnamn. Ku.
129. Den kommunala självstyrelsen och grundlagen. In.
130. De två kulturerna. Rapporter av Klaus Richard Böhme, Bo Huldt, Carl-Einar Stålvant samt Kent Zetterberg. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. Fö.
131. Extern värdering av hot och förmåga. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. Fö.
132. Det stora och snabba greppet. Om LEMO-reformens metoder och resultat. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. Fö.
133. Jämställd vård. Olika vård på lika villkor. S.
134. Jämställd vård. Möten i vården ur ett tvärvetenskapligt perspektiv. S.
135. Fibromyalgi och Duchennes muskeldystrofi. Kunskapsläge och behov av framtida FoU. S.
136. Effekter av EU:s jordbrukspolitik. Jo.
137. Kommunalförbund och gemensam nämnd – två former för kommunal samverkan. In.
138. Ny behörighetsreglering på hälso- och sjukvårdens område m.m. S.
139. Skatt på avfall. Fi.
140. KO:s bidräde åt enskilda. In.
141. Vårdavgifter vid rättspsykiatrisk vård, m.m. S.
142. Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen. K.

# Statens offentliga utredningar 1996

## Systematisk förteckning

---

### Statsrådsberedningen

Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. [32]

### Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister  
DNA-register. [35]  
Elektronisk dokumenthantering. [40]  
Presumtionsregeln i expropriationslagen. [45]  
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]  
Utvärderat personal. [66]  
Ekobrottsforskning. [84]  
Tredimensionell fastighetsindelning. [87]  
Kameraövervakning. [88]  
Droger i trafiken. [125]

### Utrikesdepartementet

Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. [4]  
Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. [5]  
Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. [6]  
Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. [7]  
Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. [15]  
Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. [16]  
Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. [19]  
Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. [24]  
Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. [42]  
Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. [43]  
Europapolitikens kunskapsgrund. En principdiskussion utifrån EU 96-kommitténs erfarenheter. [59]  
Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitiken. [60]  
Olika länder - olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. [61]

EU:s regeringskonferens - procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. [76]  
EU och Sverige - från Kiruna till Malmö. Sammanfattning av fyra regionala möten 1995-96. [106]  
Union utan gränser - konsekvenser, möjligheter, problem. Sammanfattning av ett seminarium i november 1995. [107]

### Försvarsdepartementet

Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. [18]  
Statens maritima verksamhet. [41]  
Finansieringen av det civila försvaret. [58]  
Utvecklad samordning inom det civila försvaret och freds räddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. [86]  
Strukturförändring och besparing. En uppföljning av genomförda förändringar inom försvarsmaktens ledningsorganisation. [96]  
Effektiva försvarsfastigheter! Utvärdering av en reform. [97]  
Vem styr försvaret? Utvärdering av effekterna av LEMO-reformen. [98]  
Avveckling med inläring. Erfarenheter från LEMO-reformens avveckling av personal. [99]  
Lakttagelser och förslag efter omstruktureringen av försvarets ledning och stöd. [123]  
De två kulturerna. Rapporter av Klaus Richard Böhme, Bo Huldt, Carl-Einar Stålvant samt Kent Zetterberg. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. [130]  
Extern värdering av hot och förmåga. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. [131]  
Det stora och snabba greppet. Om LEMO-reformens metoder och resultat. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. [132]

### Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]  
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]  
Försäkringskassan Sverige - Översyn av socialförsäkringens administration. [64]  
Rättspsykiatriskt forskningsregister. [72]  
Allmänt pensionssparande. [83]  
Egon Jönsson - en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. [85]



# Statens offentliga utredningar 1996

## Systematisk förteckning

Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer – En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. [91]  
En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. [113]  
Barnkonventionen och utlänningslagen. [115]  
Miljö för en hållbar hälsoutveckling.  
Betänkande. Förslag till nationellt handlingsprogram. [124]  
Bilaga 1. Miljörelaterade hälsorisker. [124]  
Bilaga 2. Aktörer och verktyg i miljöhälsöarbetet. [124]  
Doping i folkhälsoperspektiv. Del A och Del B. [126]  
Jämställd vård. Olika vård på lika villkor. [133]  
Jämställd vård. Möten i vården ur ett tvärvetenskapligt perspektiv. [134]  
Fibromyalgi och Duchennes muskeldystrofi.  
Kunskapsläge och behov av framtida FoU. [135]  
Ny behörighetsreglering på hälso- och sjukvårdens område m.m. [138]  
Vårdavgifter vid rättspsykiatrisk vård, m.m. [141]

### Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]  
EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. [11]  
Bättre trafik med väginformatik. [17]  
Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]  
Banverkets myndighetsroll m.m. [33]  
Enskilda vägar. [46]  
En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]  
Ny yrkestrafiklagstiftning. [93]  
Nationell teleadresskatalog. [94]  
Botniabanan. [95]  
En körkortsreform [114]  
Station Stockholm Nord. [118]  
Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. [121]  
Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen. [142]

### Finansdepartementet

Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. [12]  
Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. [14]  
Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. [30]  
Översyn av skatteflyktlagen.  
Reformerat förhandsbesked. [44]  
Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. [57]  
Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. [67]

Några folkbokföringsfrågor. [68]  
Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. [77]  
Översyn av revisionsreglerna. [79]  
Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. [81]  
Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.  
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.  
Författningsförslag, författningskommentarer och bilagor. [100]  
Från åkerlotter till Paradis – ett delbetänkande från Utredningen om universitetsfastigheter m.m. angående överlåtelse och tomträttsupplåtelse av vissa högskolefastigheter. [109]  
Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. [116]  
Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. [117]  
Lättnad i dubbelbeskattningen av mindre företags inkomster. [119]  
Skatt på avfall. [139]

### Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – hur går det? [1]  
Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]  
Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]  
Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]  
Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. [22]  
En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]  
Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]  
Forskning och Pengar. [29]  
Högskola i Malmö. [36]  
Cirkelsamhället. Studiecirklars betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]  
Värden i folkhögskolevärlden. [75]  
Sammanhållet studiestöd. [90]  
TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. [102]  
Att främja donationer till universitet och högskolor. [105]  
Högskolan i Malmö – Slutbetänkande. [120]  
Kunskapsyn och samhällsnytta i hantverkscirklar och hantverksutövande. [122]  
Folkbildningens institutioner. [127]



# Statens offentliga utredningar 1996

## Systematisk förteckning

---

### Jordbruksdepartementet

Offentlig djurskyddstillsyn. [13]  
EU, konsumenterna och maten  
- Förväntningar och verklighet. [62]  
Administrationn av EU:s jordbrukspolitik  
i Sverige. [65]  
Effekter av EU:s jordbrukspolitik. [136]

### Arbetsmarknadsdepartementet

Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. [34]  
Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring -  
alternativ och förslag. [51]  
Sverige, framtiden och mångfalden. [55]  
På väg mot egenföretagande. [55]  
Vägar in i Sverige. [55]  
Hälften vore nog - om kvinnor och män på  
90-talets arbetsmarknad. [56]  
Medicinska undersökningar i arbetslivet. [63]

### Kulturdepartementet

Från massmedia till multimedia -  
att digitalisera svensk television. [25]  
Viktigt meddelande.  
Radio och TV i Kris och Krig. [80]  
Inför ett Svenskt kulturnät - IT och framtiden  
inom kulturområdet. [110]  
Skyddet av kulturmiljön. En översyn av  
kulturminneslagens bestämmelser om byggnader  
och kulturmiljöer, prästgårdar, kyrkstäder och  
ortnamn. [128]

### Näringsdepartementet

Kartläggning och analys av den offentliga sektorns  
upphandling av varor och tjänster med  
miljöpåverkan. [23]  
Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing  
World. Swedish National Report for Habitat II. [48]  
Regler för handel med el. [49]  
Kompetens och kapital + bilaga. [69]  
Samverkan mellan högskolan och näringslivet. [70]  
Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och  
finansiering. [78]  
Samverkan mellan högskolan och de små och  
medelstora företagen. [89]

### Civildepartementet

Fritid i förändring.  
Om kön och fördelning av fritidsresurser. [3]  
Forskning för vår vardag. [10]  
Attityder och lagstiftning i samverkan  
+ bilagedel. [31]

Konsumentskydd på elmarknaden. [104]  
Konsumenterna och miljön. [108]  
Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till  
30 år. [111]

### Inrikesdepartementet

Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och  
landsbygd. [71]  
Den kommunala självstyrelsen och grundlagen. [129]  
Kommunalförbund och gemensam nämnd -  
två former för kommunal samverkan. [137]  
KO:s biträde åt enskilda. [140]

### Miljödepartementet

Batterierna - en laddad fråga. [8]  
Nationalstadsparker. [38]  
Rapport från klimatdelegationen 1995.  
Klimatrelaterad forskning. [39]  
Precisering av handelsändamålet i detaljplan. [52]  
Kalkning av sjöar och vattendrag [53]  
Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.  
Volym 1 - En granskning. [73]  
Swedish Nuclear Regulatory Activities.  
Volume 1 - An Assessment. [73]  
Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.  
Volym 2 - Faktaredogörelser. [74]  
Swedish Nuclear Regulatory Activities.  
Volume 2 - Descriptions. [74]  
IT i miljöarbetet. [92]  
Kärnavfall - teknik och platsval. KASAMs  
yttrande över SKBs FUD-Program 95. [101]  
Miljöbalken. En skärpt och samordnad  
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.  
Del 1 och 2. [103]  
Integrering av miljöhänsyn inom den statliga  
förvaltningen. [112]



**FRITZES**

POSTADRESS: 106 47 STOCKHOLM

FAX: 08-20 50 21, TELEFON: 08-690 91 90

ISBN 91-38-20385-5

ISSN 0375-250X