

RegLab hemläxa nr 2

Normkritisk analys - Inriktningsunderlaget 2018-2029

I inriktningsunderlaget ges en bredare bild av transportsystemets utveckling utifrån behov, gällande och aviserad politik. I vilken riktning bör transportsystemet utvecklas för att nå målen. Här sätts infrastrukturen i ett sammanhang. Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag inför kommande infrastrukturproposition, som i sin tur är utgångspunkten för kommande uppdrag att ta fram en infrastrukturplan.

Nedan de avsnitt där frågor som tillgänglighet i hela landet och stad och landsbygd omnämns i direktivet:

Uppdraget

- ”Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.”
- ”En grundläggande utgångspunkt för uppdraget är att infrastrukturen – som en väsentlig del av transportsystemet – ska planeras, utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås”
- ”Trafikverket ska bedöma och beskriva hur utvecklingen enligt de framtagna prognoserna påverkar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Trafikverket ska särskilt identifiera och analysera de områden där måluppfyllelsen i dag är låg och där utvecklingstakten är långsam. Trafikverket ska beskriva vari problemen med att nå målen består.”

Skälen till regeringens beslut

- ”Förutsättningarna ser olika ut i städerna och på landsbygden och behöver delvis mötas med olika åtgärder. Den snabbt växande befolkningen i de svenska storstäderna innebär särskilda utmaningar men även goda möjligheter för resurseffektiv samhällsplanering... I växande städer kan det vara trångt i kollektivtrafiken. Det behövs aktiva åtgärder för klimatsmarta och resurseffektiva städer med god tillgänglighet. Dessa frågor ligger ofta på den kommunala och regionala nivån att hantera. Staten bidrar dock genom bland annat åtgärder i länstransportplanerna och de aviserade stadsmiljöavtalen under åren 2015–2018.”

I den här analysen har följande delar i inriktningsunderlaget valts där landsbygdsperspektivet beaktats:

- ❖ *Transportsystemets strategiska utmaning ”Möta en urbaniserad värld – både i stad och på landsbygd”*

- ❖ *Transportpolitisk måluppfyllelse, nuläge och förväntad utveckling – ”Utveckling mot funktionsmålet tillgänglighet ”*
- ❖ *Brister i transportsystemets funktion*

Transportsystemets strategiska utmaning ” Möta en urbaniserad värld – både i stad och på landsbygd”

I kapitlet beskrivs tillståndet och skillnaderna mellan stad och land i följande ordalag:

- ✓ ”Den pågående urbaniseringen riskerar därför att leda till ökade obalanser mellan olika delar av landet, inte minst mellan stad och glesbygd”
- ✓ ”Det är sannolikt att en del områden kommer att uppleva en renässans medan andra områden kommer att avfolkas och tillgängligheten försämras.”
- ✓ ”Mindre tätorter och omgivande landsbygd med god tillgänglighet genom effektiva anknytande system växer, om de kan erbjuda attraktiv livsmiljö och samtidigt ge tillträde till en större arbetsmarknadsregion. Om även det omvända gäller, innebär det att skillnaden mellan olika landsbygder troligen kommer att bli större. Prioriterade funktionella väg- och järnvägsstråk och knutpunkter bildar starka samhällsstrukturer vars betydelse tenderar att öka.”
- ✓ ”De delar av transportsystemet som hanterar stora flöden av gods- och personresor prioriteras och det finns risk för att en mindre del av kakan då går till den mer avlägsna landsbygden och de mindre tätorterna, vilka får försämrade villkor och tillgänglighet, vilket driver på utvecklingen ytterligare.
- ✓ ”Samordning mellan aktörer, situationsanpassning och en hög grad av flexibilitet i hantering av åtgärder blir avgörande.”

Analys

- ✓ **Vad är trafikverkets hållning av att obalansen i landet ökar** och att, som vi säger att vi bidrar till det? Är obalanser i tillgänglighet en brist som vi anser behöver åtgärdas?
- ✓ **Skillnaden mellan landsbygd och stad behöver konkretiseras** och beskrivas på en karta. På så sätt kan man peka på var tillgängligheten behöver förstärkas.
- ✓ **Hur möter vi utmaningen?** I jämförelse med de andra strategiska utmaningarna saknas en tydlig hållning vad den här utmaningen ställer för krav på samhället. Se exempelvis utmaningen ”Åstadkomma ett robustare system” där en slutsats är ökade resurser för trimning, underhåll och reinvestering. Eller i klimatutmaningen där det bl.a. pekas på tydligare politiska uppdrag så att samtliga aktörer samordnar sina insatser etc. Vad är vår bild av vad som krävs från samhällets sida?

Transportpolitisk måluppfyllelse, nuläge och förväntad utveckling - "Utveckling mot funktionsmålet tillgänglighet"

Hur riktningen för utvecklingen av funktionsmålet ser ut med utgångspunkt från Stad-land beskrivs på följande sätt:

- ✓ "På medellång och lång sikt riskerar skillnaderna att öka mellan tillväxtregioner och övriga delar av landet, eftersom åtgärder i tätbefolkade delar där många reser oftast ger större samhällsekonomisk nytta än i mer glesbefolkade områden, och därmed prioriteras högre."
- ✓ "Tillgängligheten inom och mellan tillväxtcentra samt mellan Sverige och omvärlden förbättras på kort sikt och kan förväntas bli bättre även på medellång och lång sikt."
- ✓ "Områden där måluppfyllelsen är särskilt låg och utvecklingstakten långsam och som bör ägnas extra uppmärksamhet.
 - "Det finns en risk att tillgängligheten försämras i de delar av landet där man är mer beroende av det lågtrafikerade väg- och järnvägsnätet."

Analys

- ✓ **Vi pekar på ett dilemma, men vad är inriktningen?** - Samtidigt som vi säger att man bör ägna extra uppmärksamhet åt de delar av landet där tillgängligheten försämras där man är beroende av det lågtrafikerade nätet, så säger vi att tillväxtregionerna ges bättre tillgänglighet framför de mer glest befolkade delarna p.g.a. att det är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på utbyggnad av infrastrukturen där. Vad är inriktningen? Hur ska vi ägna extra uppmärksamhet åt de delar av landet där tillgängligheten är låg?

Brister i transportsystemets funktion

Bristerna kopplat tillgeografiska skillnader etc. beskrivs på följande sätt:

- ✓ "I de glesare befolkade delarna av landet beror bristen ofta på de långa avstånden mellan alternativa arbetsmarknader, något som genererar krav på säkrare och snabbare transportstråk."
- ✓ "I norra Sverige finns brister i transportsystemet när det gäller såväl hastighets- och säkerhetsstandard som underhålls- och driftstandard, något som försämrar tillförlitligheten och ökar restiderna och då särskilt i områden med långa avstånd."
- ✓ "De ofta långa restiderna med bil eller kollektivtrafik mellan tätorterna innebär att dessa i flera fall förblir lokala arbetsmarknader med litet mellankommunalt utbyte i form av arbetspendling, utbildning, handel och service. Problemen accentueras även av besöksnäringens i många fall specifika behov av fungerande transporter av människor och varor."
- ✓ "Demografin i inlandet med gles bebyggelsestruktur och vikande befolkningsunderlag skapar utmaningar relaterat till transportsystemet. Den försvårar möjligheterna att erbjuda en god samhällsservice i många delar av inlandet, samtidigt som samhällets utbud av service alltmer koncentreras till befolkningsstarka orter."
- ✓ "Förutsättningar och brister skiljer sig markant i landsdelen. Perifera, ofta nordliga, delar av området ansluter till problembilden för norra Sverige,"

Analys

- ✓ **Ökad tydlighet.** Vad är det som avses och var uppstår bristerna? Bristanalysen skulle lyftas med kartor utifrån mått på tillgänglighet för att förstå vilka delar av landet som vi avser har bristande tillgänglighet och hur skillnaderna ser ut?
- ✓ **Landsbygd i hela landet.** Som det beskrivs är det ett norrlandsproblem? Det är väl så när man pratar om mycket gles landsbygd, men landsbygdsrelaterad problematik finns i hela landet.