

Publicerad i Dagens Samhälle 27 augusti 2009

## DEBATT: Regioner gör trafiken demokratisk och effektiv

FINANSIERING. Det behövs en rejäl diskussion om [SOU 2009:31](#), "Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg". Utredningen konstaterar helt riktigt att det fungerar väldigt dåligt i dag. Processen saknar inte bara transparens utan också styrning. Två aspekter är särskilt viktiga, den demokratiska och effektiviteten i beslutsprocessen. Ökad regional makt är den enklaste lösningen i båda fallen.

I samband med [flerårsplanerna](#) för vägar och järnvägar brukar sittande regering basunera ut en sammanlagd siffra för de nationella planerna. Till och med att det förekommit att planperioden justerats för att siffran ska bli stor och jämn. Det rör sig då om ett flertal hundra miljarder. I praktiken smälter de bort, bara delar förverkligas. I hela landet skapas då en känsla av att de stora satsningarna måste ha skett någon annanstans. Det här är inget bra sätt att inge förtroende och skapa förankring.

[SOM-institutet](#) har visat att debatten om nationell infrastruktur är abstrakt och engagerar få. Levande är den i stället regionalt och lokalt. Handelskammarens opinionsmätningar visar att väginvesteringar påverkar partisympatier för en stor del av dem som bor i berörda områden.

Det är detta engagemang som gör att politiker lokalt och regionalt gärna medfinansierar projekt, trots att man är medveten om att det finns principiella invändningar. De känner av lokala och regionala opinioner. Detta engagemang är viktigt att fånga upp för att skapa en demokratiskt grundad process.

När det gäller beslutsprocessen är det viktigt att notera att stora trafikvolymerna alltid bygger på en stor andel lokalt och regionalt resande. Till detta kommer de långväga transporterna. Nationella stråk existerar i den meningen endast för en mycket liten andel av transporterna, även om de har stor betydelse. Nationella satsningar är bara lönsamma om de utnyttjar och adderar på lokala och regionala trafikvolymerna.

Dessa två aspekter gör sammantaget att en stor del av beslutskraften bör flyttas till regionala aktörer. Förslagsvis bör, i ett första steg, minst hälften av de resurser som staten sätter av för infrastruktur gå till regionerna. Därtill bör dessa ges stort inflytande över processen, så att exempelvis betalssystem och nya, mer stabila finansieringsformer kan skapas. Regionerna kan ge infrastrukturen demokratisk legitimitet och effektivare hantering. I dag saknas båda.

### Per Tryding

Ph D och vVD, Sydsvenska industri- och handelskammaren