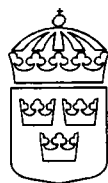


Trafikutskottets yttrande

1993/94:TU2y

Konsekvensanalyser inom trafikutskottets
beredningsområde



1993/94
TU2y

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet har den 25 november 1993 beslutat bereda övriga utskott tillfälle att yttra sig över konsekvensanalyser i propositioner avlämnade under år 1993. Med anledning härav får trafikutskottet anföra följande.

Konsekvensanalyser bör inte begränsas till en statsfinansiell beskrivning

Trafikutskottet konstaterar att höga krav ställs på beslutsunderlagets kvalitet inför många ställningstaganden inom utskottets beredningsområde. Utbyggnad av t.ex. nya vägar, järnvägar och flygplatser formar i många fall trafikutvecklingen under flera decennier. Förutom investeringskostnaden uppstår långsiktiga ekonomiska åtaganden för löpande underhåll. Trafiksystemets utformning ger vidare konsekvenser för bl.a. företagens transportkostnader, fysisk samhällsplanering, regional balans och miljöhushållning. Även de organisations- och lagstiftningsfrågor som utskottet har att bereda inverkar på förhållanden som inte enbart är av statsfinansiell innebörd.

Trafikutskottet anser därför att konsekvensanalyser inte endast bör innehålla en beskrivning av direkta ekonomiska effekter på statsbudgeten utan också söka behandla andra ekonomiska frågor liksom övriga samhälleliga effekter.

Helhetsperspektiv på trafikens infrastruktur

I samband med 1993 års riksdagsbeslut om investeringar i trafikens infrastruktur (prop. 1992/93:176, bet. TU35, rskr. 446) behandlade utskottet ett antal motioner som riktade kritik mot den aktuella propositionen för att den saknade ett helhetsperspektiv. Utbyggnad av vägar och järnvägar borde enligt dessa motioner grundas på en trafikmässig konsekvensbedömning av samhällets transporter och resande. Enligt motionerna borde vidare sjöfarten, luftfarten samt post- och telekommunikationerna på ett bättre sätt integreras i investeringsplaneringen.

Utskottet delade den uppfattning som framfördes i motionerna att propositionens redovisning i alltför hög grad varit koncentrerad på väg- och järnvägsinvesteringar. De övriga trafikslagen borde på ett bättre sätt integreras i planeringsprocessen. Vidare framhöll utskottet att propositionens investeringsprogram påverkade behovet av underhållsinsatser. Enligt utskottets mening borde regeringen därför på ett tydligare sätt ha redovisat detta samband. Riksdagen har i skrivelse till regeringen ställt sig bakom utskottets uttalanden.

Trafikutskottet anser det således angeläget att det politiska inflytandet över planeringsprocessen stärks och att ett helhetsperspektiv anläggs på investeringar i trafikens infrastruktur så att konsekvenserna av väg- och järnvägsutbyggnader kan klarläggas bättre. Detta gäller sambanden mellan investeringar och underhåll och mellan investeringar och trafikförsörjning liksom effekterna för den övriga samhällsutvecklingen. Därmed ges också ökade förutsättningar för att tydliggöra infrastrukturens strategiska roll för bl.a. näringslivsutveckling, miljö och regional balans.

Förstärkt behov av uppföljning och utvärdering

Trafikutskottet har under det gångna året behandlat regeringens förslag om ny verksamhetsform och slopad myndighetsroll för såväl Televerket (prop. 1992/93:200, bet. TU30, rskr. 443) som Postverket (prop. 1993/94:38, bet. TU9 och TU11, rskr. 119). Riksdagsbesluten innebar i korthet att de tidigare affärsverken bolagiserats, att marknaderna avreglerats och att en ny lagstiftning införts i syfte att reglera den statliga styrningen liksom grundläggande samhälleliga krav.

Trafikutskottet kan konstatera att det är förenat med betydande svårigheter att tydliggöra konsekvenserna av denna typ av viktiga organisations- och marknadsförändringar inom kommunikationsområdet. Inte minst den snabba teknikförändringen inom tele- och postområdet gör det svårt att förutsäga den framtida utvecklingen. Trafikutskottet framhöll mot denna bakgrund vid sin behandling av Postverkets bolagisering att vid en övergång från en avreglerad marknad samtidigt som verksamhetsformen förändras gäller att särskilda krav måste ställas på uppföljning och utvärdering.

Riksdagen hade därför enligt trafikutskottets mening ett berättigat intresse av att följa upp att de politiska målen kan uppfyllas fortsättningsvis. Utskottet framhöll härvid att den avrapportering som avsågs lämnas i regeringens årliga redogörelse till riksdagen avseende de statliga företagen inte var tillräcklig. Riksdagen ansåg att det fanns behov av en utförligare redovisning som belyser bl.a. måluppfyllelsen och servicegrad samt resultatet av uppföljningsarbetet.

Trafikutskottet vill med anledning härav framhålla att svårigheterna att allsidigt beskriva de långsiktiga konsekvenserna av olika reformer understryker behovet av en förstärkt uppföljnings- och utvärderings-

verksamhet. För att möjliggöra ett politiskt inflytande över dessa frågor krävs vidare att resultaten från resultatanalyserna löpande underställs riksdagens prövning.

Trafikutskottet vill avslutningsvis även framhålla att genom en förstärkt uppföljningsverksamhet från riksdagens sida ges ökade förutsättningar för att konsekvensanalysernas utformning och träffsäkerhet kan utvecklas ytterligare.

Stockholm den 1 mars 1994

På trafikutskottets vägnar

Sven-Gösta Signell

I beslutet har deltagit: Sven-Gösta Signell (s), Rolf Clarkson (m), Håkan Strömberg (s), Sten-Ove Sundström (s), Elving Andersson (c), Bo Nilsson (s), Anita Jönsson (s), Kenneth Attefors (nyd), Jarl Lander (s), Lars Björckman (m), Ines Uusmann (s), Lars Biörck (m), Hugo Bergdahl (fp), Kenneth Lantz (kds) och Tom Heyman (m).

Från Vänsterpartiet, som inte företräds av någon ordinarie ledamot i utskottet, har suppleanten Karl-Erik Persson (v) närvarit vid den slutliga behandlingen av ärendet.

