

Motion till riksdagen

1989/90:T238

av Siw Persson (fp)

Sammanförande av vägverket, banverket och transportrådet till ett nytt trafikverk

Det är sedan vägväsendet i Sverige förstatligades 1944 en tradition med stark förankring att ha den statliga trafikverksamheten trafikgrensuppdelad på fyra verk: vägverket, statens järnvägar (SJ), sjöfartsverket och luftfartsverket. I praktisk, administrativ och politisk verksamhet har närmast en ytterligare uppdelning varit på tal. Så bildades i anslutning till högertrafikomläggningen 1967 trafiksäkerhetsverket. Den statliga forskningen på väg- och trafiksidan bedrivs i ett särskilt ämbetsverk, statens väg- och trafikinstitut. SJ har delats upp. Sedan 1980 finns också en särskild statlig myndighet i Sverige, transportrådet, med uppgift att handha olika statliga uppgifter inom trafiksektorn som inte naturligen faller under något av de fyra centrala ämbetsverken liksom några samordningsuppgifter för detsamma.

Allt sedan slutet av 1950-talet har den svenska trafikpolitiska debatten med jämna mellanrum återkommit till nyckelorden kostnadsansvar, avgifter och finansiering. Olika national- och företagsekonomiska modeller har använts för att belysa de olika trafikgrenarna ur dessa aspekter. De principer som gällt och tillämpats har ändrats under årens lopp.

Olika sätt att organisera verken – vissa s.k. affärsdrivande verk, andra inte – ger så stora administrativa skillnader att analyser av verksamheter inom respektive trafikgren blir svåra för att inte säga obefintliga för utomstående. Samhällsekonomiska kalkyler ställs mot företagsekonomiska kalkyler. Till det kommer ingrepp i centrala strukturfrågor som görs av regeringar och riksdagar, helt enligt gällande demokratiska regler.

På detta sätt har det i Sverige vuxit fram en förvirrad trafikpolitisk debatt där olika effektivitetsbegrepp, i första hand samhällsekonomiska och företagsekonomiska, ställs emot varandra. Det är i förekommande fall svårt t.o.m. för vetenskapsmän att klargöra vad som är marknadsekonomisk effektivitet respektive regionalpolitik.

Sett ur transportköparnas synvinkel – oavsett om transporten avser varor eller människor – är det mycket angeläget att klarhet så långt möjligt kan nås om ett korrekt kostnadsansvar, avgifter som motsvarar kostnadsansvaret och i förekommande fall finansieringsbehovet. Det är också angeläget för transportköparna att politiska behov och ambitioner att subventionera ett transportmedel eller en geografisk region klart kan markeras och definieras.

Det sagda gäller i särskilt hög utsträckning transporter av varor. Det kan finnas (olika) politiska ambitioner att för persontransporterna tillgodose en

viss "social minimitransportstandard" delvis finansierad av skattemedel. För varutransporternas del borde något sådant inte kunna förekomma. Det är för politiska beslutsfattare helt ointressant hur en vara färdas mellan produktionsort och slutlig konsument. Samtidigt går framförallt de högteknologiska företagen in i en situation med en alltmer systemorienterad syn på transporter och varudistribution som innebär att man ofta köper en dyrare transport för sina varor därför att de sammantagna distributionskostnaderna på så vis blir billigare.

I och för sig gäller ovanstående resonemang även för persontrafiken. För köparna av trafiktjänster när det gäller persontrafik – den politiska valmanskåren – är det naturligtvis angeläget att kunna ta ställning till hur politiker och politiska partier väger och värderar olika transportmedels för- och nackdelar resp. vilka kalkyler som ligger till grund för sådana val och värderingar.

Ett samlat statens trafikverk skulle innebära att ett korrekt och likartat regelsystem för bedömningar av kostnadsansvar, avgifter och finansiering kom till stånd inom samtliga trafiksektorer. Härmed skulle en rad av de ovan berörda frågetecknen kunna rätas ut. Politikerna i regering och riksdag skulle fortfarande kunna göra politiska bedömningar och prioriteringar som avvek från de tjänstemannamässiga bedömningarna. Dessa politiska beslut skulle i så fall klart markeras som politiska till sin karaktär, vilket skulle göra ansvarsutkrävandet enklare.

Ett samlat trafikverk enligt ovan skulle samtidigt innebära att man med svenska mått mätt skapade en gigantisk statlig institution. Det kan starkt ifrågasättas om myndigheterna skulle ha möjligheter att verka rationellt och effektivt. Det sagda gäller särskilt mot bakgrund av de strävanden som för närvarande gäller både i svenskt näringsliv och svensk förvaltning om att skapa kortare beslutsvägar och en mer decentraliserad organisationsstruktur.

Vägverket i Borlänge har 8 400 anställda (varav 640 centralt) och omsätter ca 9 miljarder kronor.

Banverket i Borlänge har 6 500 anställda (varav 200 centralt) och omsätter ca 3,5 miljarder kronor.

TSV i Borlänge har 650 anställda (varav 120 centralt) och omsätter 600 milj.kr. (varav 550 milj.kr. är avgiftsfinansierade medel).

VTI i Linköping har 225 anställda och omsätter ca 95 miljoner kr. (varav 52 milj.kr. är uppdragsverksamhet).

Statens Geotekniska Institut i Linköping har 80 anställda och omsätter 25 milj.kr. (varav 15 milj.kr. är avgiftsfinansierade medel).

Transportrådet i Stockholm har 50 anställda och omsätter 17 miljoner kr. Rådet hanterar bl.a. stöd och ersättning till SJ för f.n. 650 milj.kr.

Här torde det finnas möjligheter till avsevärda rationaliseringsvinster, t.ex. genom att sammanföra vissa av myndigheterna – förslagsvis vägverket, banverket och transportrådet – till ett nytt trafikverk med ansvar för bl.a. infrastrukturfrågor.

Gjorde man sedan det nya infrastrukturverket till ett affärsverk, enligt televerkets modell, skulle man få helt nya förutsättningar att klara finansieringen av infrastruktur på ett ekonomiskt sätt.

Det nya verkets "dotterbolag" skulle t.ex. sedan få möjlighet att själva

skaffa krediter på marknaden – t.ex. genom möjligheten att ge ut väg- eller järnvägsobligationer.

Mot. 1989/90
T238

Vägverkets verksamhet, i första hand den operativa, kan t.ex. finansieras med en rörlig avgift från vägtrafiken. En möjlighet är att 2 kr./litern av dagens bensinskatt och ett motsvarande belopp på diesel, går direkt till vägverket. På så sätt får man en koppling mellan vägslitage och medel för underhåll.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sammanförande av vägverk, banverk och transportråd till ett nytt trafikverk.

Stockholm den 25 januari 1990

Siw Persson (fp)