

## Motion till riksdagen 2005/06:T263

av **Lennart Fremling (fp)**

# Myndighetsstrukturen inom transportområdet

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av en förändring av den organisatoriska strukturen av myndigheter och andra statliga organ inom hela transportområdet.

## Motivering

Inom områdena för vägtrafik, järnväg, sjöfart, luftfart samt post- och teletrafik finns arbetsuppgifter av två olika slag för statens organ, dvs. myndigheter, verk och bolag. För det första ska man sköta den direkta myndighetsutövningen i form av utgivning av föreskrifter om bl.a. säkerhet och miljö, fördelning av olika tillstånd samt tillsyn och inspektion. För det andra ska man upprätthålla infrastrukturnätet.

Det finns starka principiella skäl att skapa tydliga gränser mellan myndighetsfunktionen och funktionen att upprätthålla nätet. Detta fanns med i bilden när riksdagen fattade sitt principbeslut våren 1991 att separera Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket, vilket regeringen äntligen har förverkligat genom skapandet av Luftfartsstyrelsen den 1 januari 2005. För vägtrafiken har man gått i motsatt riktning då Trafiksäkerhetsverket integrerats i Vägverket. I detta fall fattade riksdagen dock ett principbeslut om att förarprövarna inte skulle tillhöra Vägverket, vilket de fortfarande ändå gör. Sedermera har Vägtrafikinspektionen etablerats nära knuten Vägverket.

Det finns skäl av integritetskaraktär att ha många små separata myndigheter, men det finns effektivitetsskäl för att ha färre fristående organ. Om man har många separata myndigheter blir det också en betungande arbetsuppgift för Regeringskansliet att samordna deras verksamhet. Det skulle finnas fördelar i att samla ansvaret exempelvis för reglerna om transport av farligt gods oavsett transportslag. I dagens svenska samhälle har balansen gått alltför långt

## Fel! Okänt namn på

i riktning mot många små myndigheter. Detta gäller inte bara inom transportsektorn.

En utredning bör studera möjligheten att till en ny transportmyndighet sammanföra Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen och vissa delar av Banverket, Vägtrafikinspektionen och vissa ytterligare delar av Vägverket samt möjligen även Statens haverikommission och Post- och telestyrelsen. Även Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) och Rikstrafiken bör beaktas i denna utredning. Denna nya myndighet skulle då bl.a. ansvara för myndighetsföreskrifter, tillsyn, inspektion och vissa utredningar.

Det framstår inte som självklart om planeringsfrågor ska ingå i en sammanhållen transportmyndighet eller skötas av en särskild myndighet. Detta behöver utredas. Det skulle finnas fördelar att samla arbetet med investeringsplaneringen, så att samhällsekonomiska kalkyler i enlighet med 1998 års trafikpolitik kunde göras på likartat sätt för de olika trafikslagen.

Därvid måste trafikens miljöpåverkan inräknas och vid beräkning av framtida trafikvolymerna hänsyn tas till att den enskilde resenären eller beställaren av en godstransport bör känna marginalkostnaden för sin resa. Olyckskostnaderna måste förstås också beaktas i detta sammanhang. Detta skulle bli lättare om statens kostnader för sjukskrivningarna och landstingens kostnader för sjukvården debiterades aktuell trafikförsäkring.

Samtidigt bör man också överväga att sammanföra de olika verken som upprätthåller infrastrukturnätet till ett enda verk. Det finns förvisso fördelar med att sammanföra Banverkets och Vägverkets funktioner så att arbetet med infrastrukturen samordnas. Även en samordning med flyg, sjöfart och tele bör utredas.

Ibland hävdas att den samordning som behövs mellan transportslagen redan sköts av Sika. Visst verkar Sika i den riktningen, men jag är övertygad om att det finns mycket att vinna på ett mycket tätare samarbete än vad en utomstående myndighet kan skapa. Sika har ju själv framhållit att inbördes beroenden mellan transportgrenarna bör beaktas bättre och att transportslagsövergripande analyser borde göras bättre. Jag menar att arbetet behöver göras inom en myndighet för att transportslagen ska bedömas efter ungefär likartade kriterier.

Vi är nu i en process där arbetet med regelsystemen karaktäriseras av en internationell harmonisering. I övrigt har en bolagisering av delar av infrastrukturverken, ökad upphandling av entreprenörer och därmed en minskning av verksamheten i egen regi genomförts. Efter dessa ganska omfattande förändringar borde det vara lämpligt att låta verksamheten gå över i nya organisatoriska former, både vad gäller myndighetsutövningen och upprätthållandet av de olika näten.

Det är också ett problem att man jämför budgetpengar till drift och underhåll på samma villkor som investeringspengar, som kan göra nytta på mycket längre sikt.

Trafikledningens organisation bör också uppmärksammas. För vägtrafiken är trafikledning ett försummat område som med teknikens utveckling blir allt mer betydelsefullt. Väghållaren bör rimligen få någon sorts ansvar för trafik-

**Fel! Okänt namn på**

ledning. Även för järnvägen bör frågan om trafikledningens organisation övervägas på nytt i ett EU-perspektiv.

Sammanfattningsvis menar jag att en ny organisationsstruktur inom transportsektorn behövs främst av tre skäl. Det viktigaste är att få ett bättre samarbete mellan transportslagen, i motsats till hård konkurrens mellan de olika transportslagens myndigheter. För det andra behövs en tydligare gränsdragning mellan regelskrivandet, regeltillämpningen, planeringen, utvärderingar och det praktiska tillhandahållandet av näten. För det tredje behövs en kraftfullare inriktning på internationellt samarbete i många olika former där det borde finnas vinster med samordning mellan transportslagen.

Det finns ett behov av en genomgripande översyn av myndighetsstrukturen inom transportområdet i dess helhet.

Stockholm den 26 september 2005

*Lennart Fremling (fp)*