

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Effektiva transporter och samhällsbyggande - En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31)

Transportstyrelsen har anmodats att yttra sig över rubricerat betänkande. Med anledning av remissen önskar Transportstyrelsen anföra följande.

### Sammanfattning

Transportstyrelsen har den 27 april 2009 lämnat remissynpunkter på Trafikverksutredningens första delbetänkande TYDLIGARE UPPDRAG - ISTÄLLET FÖR SEKTORSANSVAR (SOU 2008:128). Samtidigt med detta remissvar lämnade styrelsen även ett separat remissyttrande på andra delbetänkandet DE STATLIGA BESTÄLLARFUNKTIONERNA OCH ANLÄGGNINGSMARKNADEN (SOU 2009:24). Här lämnas styrelsens remissvar på Trafikverksutredningens slutbetänkande. Styrelsens tre remissvar på utredningens olika betänkanden kompletterar varandra.

Transportstyrelsen ställer sig i huvudsak bakom förslagen i Trafikverksutredningens slutbetänkande (SOU 2009:31). Det är angeläget att samtliga myndighetsuppgifter inom transportsektorn ges förutsättningar att utföras i ett mer sammanhållet och trafikslagsövergripande perspektiv.

Transportstyrelsen finner dock att vissa delförslag behöver förtydligas och konsekvensanalyseras ytterligare innan regeringen gör sitt slutliga ställningstagande till utredningens förslag. Vidare behöver vissa frågeställningar som inte berörs i betänkandet studeras närmare i det fortsatta arbetet.

Transportstyrelsen vill också framhålla vikten av att eftersträva en framtida ansvarsfördelning mellan styrelsen och ett nytt trafikverk där arbetsfördelningen, så långt det är praktiskt möjligt, framstår som tydlig och logisk, inte bara för

uppdragsgivaren och myndigheterna själva utan också för medborgarna och andra aktörer som kommer i kontakt med myndigheternas verksamhet.

## Bakgrund och ställningstagande

Transportstyrelsen delar betänkandets synpunkt att regionerna bör ges ett större och mer styrande inflytande över planeringen av transportinfrastrukturen. En konsekvens för statsmakterna blir dels att man tydligare måste identifiera statens intressen och mål dels att man måste verka i rollen för att definiera och upprätthålla en "spelplan" för regionala och lokala aktörer. Detta i sin tur medför att fokus flyttas från transportpolitiska intressen till samhällsbyggnadsintressen. Det är också viktigt att inflytande och finansiering knyts närmare varandra.

Inom Väg- och järnvägstrafikområdet har kraven på planeringen förändrats markant och därför behövs ett nytt planeringssystem. Transportstyrelsen stödjer betänkandets förslag på att snabba upp planeringen genom att koppla den till regeringens och riksdagens mandatperioder. Det föreslagna planeringssystemet är i grunden sunt. Styrelsen delar också synen på uppföljning och utvärdering som viktiga steg i planeringsmodellen, inte minst för att ett lärande ska kunna ske så att insatserna kan göras effektivare. I betänkandet poängteras trafikverkens roll att i högre grad arbeta med trafikreglerande åtgärder etc. (steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen). Detta leder i sin tur till att den uppföljning och utvärdering som sker inom Transportstyrelsen behöver samordnas med trafikverken. Styrelsens slutsats är därför att den i betänkandet föreslagna formen för utvärdering är mycket viktig och att den organisationen måste få tillräcklig kompetens, resurser och administrativa "verktyg" för att dels upptäckta brister, dels få bristerna åtgärdade och dels få till stånd en återkoppling i planeringsprocessens inledande skeden.

Den nya myndigheten riskerar med betänkandets förslag att få en inbyggd obalans ifråga om det trafikslagsövergripande arbetet. Trafikverket kommer att få svårt att hålla tillräcklig sjöfarts- och luftfartskompetens för att bland annat kunna bedöma tillstånden och behoven i sjö- och lufttransportssystemen, delta i samhällsplaneringen kring hamnar och flygplatser eller på annat sätt tillhandahålla underlag för samhällets fysiska planering

Transportstyrelsen vill också framhålla vikten av att hänsyn tas till luftfartens och sjöfartens behov i ett tidigt skede av planeringsprocessen.

Styrelsen skulle gärna se en tydligare ansvarsfördelning och förklaring till hur interaktionen mellan å ena sida Trafikverket och å andra sidan LFV och SjöV skall ske för planeringsfrågor avseende luftfart och sjöfart.

Betänkandet redovisar också funderingar kring finansiering av infrastrukturen. Transportstyrelsen menar att den grundläggande principen ska vara att den som

har nytta av en investering också ska finansiera investeringen. Styrelsen delar därför utredningens analys av de problem som finns. Ökad regional finansiering minskar i någon mån problemen. Det har inte funnits tid för utredaren att göra en djupare analys av hur nationella intressen sätts ur spel vid t.ex. medfinansiering. Dessa frågor behöver analyseras djupare i samband med att mer kunskap erhålls från den pågående planeringsprocessen.

Den nya myndigheten föreslås ge administrativt och IT-stöd till samtliga myndigheter inom transportområdet. Frågan diskuterades redan under bildandet av Transportstyrelsen och då bedömdes nackdelarna väga betydligt tyngre än fördelarna. Styrelsen har nu initierat nya genomlysningar av olika alternativ på hur myndighetens behov av administrativt och IT-stöd bäst kan tillgodoses.

Styrelsens är beredd att fortlöpande jämföra effektiviteten i den verksamhet som styrelsen bedriver i egen regi med andra lösningar. Däremot ställer sig styrelsen avvisande till att den nya myndigheten ska få ett monopol att bedriva stödverksamhet inom myndighetsverksamheten på transportområdet. Om ett externt utförande-alternativ ska prövas i framtiden bör det kostnadseffektivaste alternativet väljas. Detta kan bara säkerställas genom att olika externa alternativ konkurrensutsätts genom ett upphandlingsförfarande.

I betänkandet föreslås att ansvaret för den officiella statistiken förs över till Transportstyrelsen. Styrelsen ställer sig positiv till en sådan lösning.

Styrelsen har heller inga invändningar mot förslaget att styrelsens uppgifter inom funktioner för den långsiktiga planeringen, omfattande bland annat ansvaret för utpekande och precisering av luftfartens riksintresse, hantering av det statliga investeringsbidraget samt administration av driftbidraget till icke statliga flygplatser, överförs till den nya myndigheten.

Betänkandets uppskattning av resursbehov för uppgifterna inom den långsiktiga planeringen anser styrelsen behöver genomlysas och prövas i det fortsatta arbetet. Styrelsen ställer sig också undrande över vilka funktioner inom LFV för långsiktig planering som betänkandet föreslår ska föras över till den nya myndigheten.

Transportstyrelsen har tidigare framhållit vikten av att sektoransvaret för forskning inom transportområdet ses över och att regeringen bör överväga att lägga detta ansvar på en enskild huvudman med ett trafikslagsövergripande forskningsansvar. I samband med detta bör den uppenbara obalans som idag finns mellan trafikslagen, vad gäller finansieringen av forskning, ses över.

Ansvarsfördelningen inom miljöområdet redovisas inte alls i utredningen med hänvisning till att det pågår en annan utredning om särskilt sektorsansvar för

miljömålsarbetet. Transportstyrelsen anser att även inom detta område bör en trafikslagsövergripande ansats eftersträvas.

Transportsektorn är starkt reglerad och i hög grad internationellt präglad. I princip allt regelutvecklings- och policyarbete sker inom ramen för EU-samarbetet eller i internationella organisationer. Transportstyrelsen ska inom sitt ansvarsområde bevaka och aktivt delta i internationellt samarbete och fullgöra uppgifter enligt EG-rättsakter och andra internationella överenskommelser.

En princip för bland annat miljöfrågornas organisatoriska tillhörighet bör vara att infrastrukturhållaren inte bör reglera sig själv. Det är därför naturligt att lägga det övergripande ansvaret för transportområdets miljöarbete på Transportstyrelsen.

Miljöfrågorna har kommit mer och mer i fokus och det ställs krav på alla trafikslag att begränsa transportsektorns negativa påverkan på miljön. Miljö- och klimatarbetet bör ses som en integrerad del av säkerhetsarbetet. Miljöfrågorna bör i möjligaste mån behandlas lika mellan trafikslagen och hållas ihop inom en och samma myndighet för att göra det tydligt för medborgarna och andra aktörer vem som är ansvarig för frågorna.

Det samlade ansvaret att föreskriva, förvalta, utveckla och tillämpa regelverket inom miljösäkerhetsområdet bör ligga hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bör också fullt ut ta över medlemskapet i relevanta internationella organisationer, som idag innehas av trafikverken, där det långsiktiga regelutvecklingsarbetet bedrivs. Trafikverken bör fortsatt inom sina ansvarsområden verka för att transporterens påverkan på miljön begränsas. Övriga trafikverk bör också fortsatt delta i olika bransch- och samarbetsorganisationer eller som expert/rådgivare till Transportstyrelsen eller Regeringskansliet. Detta fråntar inte Transportstyrelsens skyldighet att samråda med berörda myndigheter vid beredning av olika frågor.

När Luftfartsstyrelsen bildades och myndighetsfunktionerna separerades från produktionsverksamheten lyftes sektorsansvaret för miljöfrågorna över till Luftfartsstyrelsen. Luftfartsverket behöll rollen som infrastrukturhållare. Motsvarande ansvarsfördelning bör gälla för samtliga trafikslag om Transportstyrelsen fullt ut ska kunna bedriva ett trafikslagsövergripande miljöarbete. Denna ansvarsfördelning bör gälla oavsett hur sektorsbegreppet kommer att hanteras. Det bör noteras att inriktningen i arbetet i utredningen om särskilt sektorsansvar för miljömålsarbetet är att behålla sektorsansvaret, och samtidigt precisera innebörden av ansvaret, till skillnad mot förslaget i Trafikverksutredningens delbetänkande Tydligare uppdrag - istället för sektorsansvar (SOU 2008:128).

Ett annat område som inte redovisas i utredningen är krisberedskap. En sammanhållen lösning för trafikverken inom transportområdet bör eftersträvas.

Transportstyrelsen förordar att den nya myndigheten, Trafikverket, ges det samlade ansvaret för transportområdets krisberedskap.

Alla statliga myndigheter under regeringen med vissa undantag, ska följa förordningen om krisberedskap och höjd beredskap.

Vissa myndigheter däribland Transportstyrelsen samt Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Energimyndigheten har ett särskilt ansvar för att planera och vidta förberedelser för att skapa förmåga att hantera en kris och för att förebygga sårbarhet och motstå hot och risker.

Transportstyrelsen ingår tillsammans med Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Energimyndigheten i Samverkansområde Transporter. Inriktningen från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är att myndigheterna tillsammans skall verka för att genomföra åtgärder inom transportområdet på ett kostnads- och resursoptimalt sätt.

Exempel på gemensamma åtgärder är studier, utbildning och samverkan inom risk- och sårbarhetsanalyser av beroenden inom transportsektorn.

Även inom området krisberedskap används sektorbegreppet. Om detta nu ersätts med uppdragsbeskrivning eller något annat styrsystem, så är det viktigt att även krisberedskapen omfattas av förändringen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören. Föredragande har varit utredaren Per Wickenberg. I ärendets slutliga beredning har avdelningschef Jacob Gramenius och enhetschef Thom Thavenius medverkat.

Staffan Widlert