

Sammanfattning

Inledning

Trafikverksutredningens uppdrag är att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Affärsverkets Statens järnvägars (ASJ) och Rederinämndens ansvarsområde. Utifrån analysen är utredningens uppgift att föreslå lösningar, organisatoriska eller andra, som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken.

Översynen syftar till att finna de lösningar som bäst stödjer ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringslivet sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen, att det finns en god regional förankring och ett ökat ansvarstagande i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter inom transportsektorn bedrivs på ett effektivt sätt.

Utredningen har den 19 december 2008 lämnat delbetänkandet "Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar" (SOU 2008:128) samt den 2 mars 2009 delbetänkandet "De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden" (SOU 2009:24). I slutbetänkandet behandlas det statliga åtagandet, det regionala inflytandet, planeringssystemet och den framtida organiseringen av de statliga verksamheterna inom transportområdet.

Utredningens överväganden och förslag

Utredaren ska enligt direktiven:

- analysera och klargöra vilka uppgifter som bör vara ett statligt åtagande och i vilken form dessa bör bedrivas,
- föreslå hur uppgifter som inte längre bör vara ett statligt åtagande ska organiseras och finansieras,
- se över och föreslå nya former och arbetssätt samt överväga olika organisationsformer för den strategiska planeringen av transportinfrastrukturen på lång och medellång sikt,
- analysera vilka möjligheter till effektiviseringar och synergier som kan finnas genom en omorientering av myndigheternas uppdrag, verksamhet och organisering,
- vid behov föreslå ändrad organisering av hela eller delar av verksamheterna,
- föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner inom transportsektorn,
- kartlägga och analysera vilka verksamheter som bör organiseras centralt och vilka som ur ett tillväxt- och kundperspektiv kräver regional närvaro.

Utgångspunkter och nya förutsättningar

Det statliga åtagandet inom transportområdet har varit omfattande. Under de senaste två årtiondena har statens åtagande reducerats genom att de infrastrukturproducerande och trafikerande uppgifterna successivt har avskiljts från staten. Affärsverk har bolagiserats, producerande verksamheter har konkurrensutsatts och slutligen bolagiserats och överväganden pågår om fortsatta marknadslösningar när det gäller produktion och trafikering. Statens roll har således förändrats. Statens roll och ansvar är i dag huvudsakligen att skapa och besluta om policy, att förvalta transportsystemen och att beställa och upphandla ny infrastruktur.

Trafikverksutredningen har lämnat två delbetänkanden. Det första "Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar" tar sikte på *statens policyskapande roll*. Vi föreslår i betänkandet att det otydliga uppdraget "sektorsansvar" ersätts med tydliga uppdrag som reger-

ingen formulerar. Styrningen bör vara ett resultat av de mål och riktlinjer som riksdagen lagt fast för transportpolitiken och de utmaningar som måste hanteras. Den policyskapande rollen blir särskilt väsentlig som en följd av de förslag som vi lämnar avseende de två övriga rollerna som staten har; rollen som systemförvaltare och rollen som beställare. Dessa två uppgifter har statmakterna delegerat till myndigheterna inom transportsektorn. Det andra delbetänkandet "De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden" tar sikte på *statens roll som beställare* av entreprenader och konsulttjänster inom infrastrukturområdet. Vägverket och Banverket genomför tillsammans upphandlingar till ett värde av cirka 30 mdr per år. Det utgör cirka 30 procent av den totala anläggningsmarknaden och verken har därmed stora möjligheter att påverka branschen. Den totala årliga marknaden för tekniska konsulter verksamma i Sverige är cirka 20 mdr kronor. Uppdrag inom området vägar och infrastruktur är cirka 5 mdr kronor. Trafikverken upphandlar alla de olika tjänster som krävs för att bygga och förvalta infrastruktur som exempelvis förstudier, utredningar, arbetsplaner, järnvägsplaner samt entreprenader för drift, underhåll och byggande. Framtagande av upphandlings- och förfrågningsunderlag, beställningar, upphandlingar och till projekten direkt kopplade projektledningsuppgifter såsom planering, genomförande och uppföljning är också exempel på funktioner som är gemensamma för trafikverken.

Inom anläggningsbranschen finns det enligt utredningens uppfattning stora möjligheter till förbättringar. Under många år har denna bransch inte uppvisat någon ökning av produktiviteten. Snarare har utvecklingen varit negativ. Även en måttlig produktivitetsökning på några procent skulle ge ett betydande tillskott för nyinvesteringar av transportinfrastruktur. För att uppnå detta krävs enligt Trafikverksutredningens uppfattning ett samordnat genomförande av det program för att utveckla beställarfunktionerna och upphandlingarna som utredningen har föreslagit. Ett sådant samordnat genomförande blir effektivare i en gemensam organisation. Staten kan som stor beställare av anläggningstjänster göra stora vinster på en effektivare organisation av upphandling och beställning av infrastruktur.

De åtgärder som vi föreslår ska ses som en helhet. Åtgärderna tar sikte på att skapa förutsättningar för en ökad produktivitet och innovation genom möjligheter till upprepning, skalekonomier, specialisering, och stordrift. Åtgärderna syftar också till att föra in nya

drivkrafter så att korta störningstider vid produktion och tidigare idrifttagning av anläggningar premieras. Genom ändrad riskfördelning kan omvandlingstrycket stärkas. Förslagen till åtgärder är beroende av varandra och bör införas samtidigt. Då skapas goda förutsättningar för att produktiviteten och innovationerna ska kunna öka.

I detta slutbetänkande behandlas det statliga åtagandet, regionala inflytandet, den långsiktiga planeringen och organiseringen av de statliga uppgifterna.

Det statliga åtagandet

Det statliga åtagandet har minskat inom transportområdet. Den producerande och trafikerande rollen har reducerats kraftigt. Det är utredningens bedömning att det statliga åtagandet kommer att minskas ytterligare bland annat genom bolagisering av Banverket Produktion.

Vägverket och Banverket driver i dag en rad verksamheter i form av resultatenheter. Vissa av dessa enheter producerar och levererar tjänster inte bara för myndigheternas behov utan också till en marknad i konkurrens med privata företag. Inom andra områden finns det en marknad som skulle kunna erbjuda motsvarande tjänster till Vägverket och Banverket. Utredningen har uppmärksammat dessa förhållanden och föreslår att särskilda utredningar görs som tar sikte på att få ökad effektivitet genom en renodling av verkens verksamhet. Konkurrensutsatt affärsverksamhet ska i princip inte bedrivas av myndigheter.

Utredningen behandlar också frågan om den statliga bidragsgivningen till kollektivtrafikanläggningar och frågan om väghållningsansvaret. Den sistnämnda frågan har också ett vidare perspektiv då den inte enbart avser statliga och kommunala väghållare utan även enskilda. Utifrån olika vägars förändrade funktion för trafiken finns enligt utredningen starka motiv för att se över nuvarande fördelning av väghållningsansvaret.

Det är utredningens bedömning att bidrag till kollektivtrafikanläggningar m.m. i grunden inte är ett statligt åtagande. Under decennierna har dock staten lämnat bidrag vilket kan ses som ett uttryck för att staten ändå känner ett ansvar. Givet att regeringen avser fortsätta med ett stöd är det utredningens uppfattning att generella bidrag är att föredra framför nuvarande specialdestinerade

bidrag. Regeringen har emellertid nyligen tillsatt en parlamentarisk kommitté som har i uppgift att utvärdera och utreda systemet för kommunalekonomisk utjämning. I uppdraget ligger det att bland annat överväga om det finns specialdestinerade statsbidrag som istället bör ingå i det generella statsbidraget. Mot denna bakgrund bedömer Trafikverksutredningen att eventuella förändringar bör anstå till dess att den parlamentariska kommittén lämnat sina förslag.

Det regionala inflytandet

Trafikverksutredningen tar inte ställning till om *det regionala inflytandet* bör öka, utan pekar på hur inflytandet kan ökas.

De svenska länens geografiska avgränsning utformades på 1600-talet. Transportsystemen har sedan dess utvecklats på sådant sätt att de geografiska gränserna inte längre är relevanta sett ur ett transportperspektiv. Ur perspektivet är det enligt Trafikverksutredningens uppfattning en fördel om det regionala inflytandet och ansvaret tar sin utgångspunkt i större geografiska regioner. En given fördel är att transportmönstren bättre kan överblickas och att prioriteringen därför kan grundas på bättre kunskaper. I en större region kommer antalet likstora kommuner att öka vilket gör det nödvändigt med skarpare prioriteringar mellan orter och kommuner som spelar likartade roller inom den större regionen. Trafikverksutredningen anser att det är en fördel för transportpolitiken om man går vidare med den förändringsprocess som har påbörjats med Ansvarskommitténs arbete och genomförda regionbildningar. Av stor betydelse är också att antalet regionkommuner inte blir för stort. Av regeringens uttalande talar allt för att den framtida färdvägen är klar även om det är oklart när hela Sverige kommer att vara omorganiserat. Under ännu en tid kommer därför den regionala nivån, i ett infrastruktursammanhang, att vara organiserat på olika sätt – något som måste hanteras. Utifrån ett transportpolitiskt perspektiv är större regionkommuner med direktvald ledning, enligt den modell som Ansvarskommittén föreslår, att föredra. Det ökar den regionala nivåns möjligheten till reellt inflytande och underlättar samarbetet med staten.

Utredningens bedömning är att regionalt inflytande kan bidra genom ett mer territoriellt orienterat förhållningssätt och kan i ökad utsträckning vara en av utgångspunkterna för infrastruktur-

planeringen. Ett ökat regionalt inflytande kan också innebära ett ökat regionalt ansvarstagande. Ett utökat regionalt inflytande innebär sannolikt att fokus vrids från traditionella transportpolitiska intressen mot bredare och mer allmänna samhällsbyggnadsintressen. Ökat regionalt inflytande förutsätter samtidigt tydligare statlig styrning så att spelplanen för regionala och lokala aktörer är klar, samt att staten är närvarande lokalt och regionalt för att kunna värdera det regionala arbetet och säkerställa att det bidrar till övergripande nationella mål. Staten behöver utveckla ett förutsägbart och konsekvent förhållningssätt i medfinansieringsfrågan och bl.a. tydliggöra på vilket sätt medfinansiering eventuellt ska tillåtas påverka åtgärdernas inbördes prioriteringar. Det regionala inflytandet innebär i dag, och än mer om regionalt inflytande ökar, att trafikverkens resultatansvar är begränsat. Ett ökat regionalt inflytande förutsätter att riksdag och regering accepterar större regionala skillnader.

Planeringsprocessen

Utredningen har i uppdrag att föreslå nya former för den strategiska planeringen av infrastruktur. Utredningen ska också vid behov föreslå ändrad organisering av hela eller delar av verksamheten.

Det krävs enligt Trafikverksutredningen en ny ansats i *den långsiktiga planeringen*. Man måste kontinuerligt arbeta med frågor som rör den rådande funktionaliteten i transportsystemet ställt mot dels målen dels mot den verklighet man möter. Det planeringssystem vi har i dag lever inte upp till detta. En planeringsprocess som tar fyra år att genomföra och som upprepas vart fjärde år svarar inte alls mot de förväntningar och krav som rimligen bör ställas på ett modernt och effektivt planeringssystem.

Processen såsom den bedrivits under årens lopp är diskontinuerligt utdragen i tid. Den är svåröverskådlig och mycket kostsam. Till bilden hör också att betydande delar av de planer som fastställs är låsta av pågående projekt och långt framskridna planer på start av objekt som beslutats i annan ordning. Den nuvarande planeringsprocessen är således en omfattande process vars uppoffringar inte synes stå i rimlig proportion till den nytta den ger. En mindre omfattande process, som är mer överskådlig och knuten till en effektiv kontroll av den rådande och framtida funktionaliteten i

transportsystemet, torde enligt utredningens mening leda fram till ett bättre resultat.

Det är utredningens uppfattning att det politiska inflytandet av demokratiska skäl måste få betydligt snabbare genomslag. Nuvarande planeringsprocess är så utdragen att det tar två mandatperioder för att en regerings prioriterade infrastrukturobjekt överhuvudtaget ska ha påbörjats. Trots att en ny planeringsperiod började diskuteras under den förra regeringen och att nuvarande regering tämligen omgående beslutade om direktiv för inriktningsplaneringen kan de konkreta åtgärderna beslutas först under 2010. Därefter dröjer det ytterligare ett antal år innan regeringens beslut kan bli verklighet. Man kan därför på goda grunder hävda att varje regering är fånge i ett planeringssystem.

I utredningen konstaterar vi att det skett en perspektivförskjutningen i planeringen. Genom breddningen av trafikverkens uppdrag och införandet av den så kallade fyrstegsprincipen har perspektivet i planeringen och i val av åtgärder under den senaste tiden förändrats. Perspektivet har förskjutits från infrastrukturbyggande till samhällsbyggande. Det finns en ambition från alla inblandande att låta det trafikslagsövergripande synsättet i grunden prägla planeringen. Detta motiverar inte bara förändringar i planerings- och beslutssystemet utan också hur ansvar fördelas mellan olika aktörer och hur organisationen utformas. En verksamhet, som är organiserad utifrån enskilda trafikslag, riskerar att motverka den önskvärda utvecklingen. Det nya planeringssystemet baseras på en process som kan indelas i olika faser:

1. Förberedelsefasen
2. Dialogfasen
3. Planeringsfasen
4. Beredningsfasen
5. Genomförandefasen
6. Uppföljningsfasen
7. Utvärderingsfasen

Förberedelsefasen handlar om ta fram underlag som redovisar den rådande funktionaliteten i transportsystemen och var brister anses föreligga med avseende på viktiga mål och behov. Det betyder i praktiken att det ska finnas en kontinuerligt uppdaterad beskriv-

ning av tillstånd och utveckling i transportsystemet. Den ska vara framtagen finnas tillgänglig och dokumenterad under våren. Inför en ny mandatperiod är det särskilt väsentligt att tillståndsbeskrivningen är aktuell och ger väsentliga ingångsvärden till nästa fas i processen.

Den andra fasen i den nya planeringsprocessen, dialogfasen, inleds med att regeringen vid en ny mandatperiod under oktober/november månad formulerar och meddelar direktiv för den dialog som ska äga rum mellan företrädare för regeringen och företrädare för respektive region. Syftet med dialogen är att på strategisk nivå skapa ömsesidig förståelse och nå samsyn om inriktningen på insatser och åtgärder för den kommande jämte de därpå två följande mandatperioderna för att möta utmaningar och nå väsentliga mål för transportpolitiken. I dessa dialoger medverkar trafikverken med expertkunskaper om transportsystemens funktionalitet, tillstånd, utveckling och effektsamband. Dialogfasen avslutas med att regeringen utfärdar direktiv för planeringsfasen, senast vid februari månads utgång året därpå.

Den tredje fasen, planeringsfasen, inleds med att regeringen utfärdar direktiv där den långsiktiga inriktningen anges för planeringen jämte preliminära ramar för de fyra närmaste åren. Direktiven riktas till de planeringsansvariga på nationell och regional nivå vars uppgift är att genomföra planeringen och lämna förslag till åtgärder i en plan som omfattar de fyra närmaste åren jämte förslag till strategi för de kommande två fyraårsperioderna. För den första av dessa två fyraårsperioder ska redovisas vilka infrastrukturella åtgärder som bör vara föremål för närmare utredningar. Denna fas, under vilken trafikverken och regionerna ska genomföra åtgärdsplaneringen, pågår fram till utgången av juni månad. Även detta arbete ställer krav på en kontinuerligt verkande planerings- och uppföljningsprocess hos verken.

Den fjärde fasen, beredningen inleds senast vid juni månads utgång samma år. Då lämnas förslagen till regeringen. Förslagen bereds i regeringskansliet. Under beredningsfasen inhämtar regeringskansliet en så kallad "second opinion" av en från de planeringsansvariga fristående utvärderingsfunktion. Regeringen lämnar i budgetpropositionen förslag till anslag för nästkommande år jämte beräknade ramar för de därpå följande tre åren. Vidare lämnas en redovisning av hur medlen ska användas och med vilken strategi den tänker möta utvecklingen bortom den närmaste fyraårsperioden. Denna fas avslutas med att regeringen i beslut fastställer den

nationella åtgärdsplanen. De regionala planerna fastställs av behörigt regionalt organ. I regleringsbrev för kommande verksamhetsår ställer regeringen medel till förfogande och meddelar de övriga föreskrifter som gäller för ett effektivt genomförande av planerna.

Genomförandet av beslutade infrastrukturella åtgärder sker genom upphandlingar i konkurrens på marknaden. För andra åtgärder sker genomförandet dels med egen personal dels tillsammans med andra myndigheter eller organisationer eller med stöd av konsulter och andra. Trafikverksutredningen har i särskilt betänkande lämnat förslag till åtgärder för att öka produktivitet och innovationsgraden inom anläggningsmarknaden och lämnar i detta betänkande förslag som syftar till renodling av myndigheternas verksamhet.

Uppföljning av funktionaliteten i transportsystemet är central för att öka kunskap och lärande och därigenom skapa underlag för nya åtgärder och nya beteenden för att öka effektiviteten. Uppföljningen och analysen är således både starten och slutet på planeringsprocessen. De planerade och genomförda åtgärderna måste därför följas upp för att säkerställa sambanden mellan åtgärder och effekter. Därigenom skapas en strikt koppling till faktiska förhållanden i transportsystemen och hur pass väl genomförandet av planer löser de problem, brister och behov som finns systemen. En kontinuerlig analys av åtgärd och effekt blir ett naturligt inslag i arbetet.

Utvärderingarna och analyserna tar sikte på valet av åtgärder och insatser för att möta utmaningar och behov inom och med transportsystemet. Frågan om åtgärdernas påverkan och effekter är central i planeringssystemet. I grunden handlar det om effektiviteten i systemet och hur skattemedlen används på mest effektiva sätt. Den samhällsekonomiska analysen står här i förgrunden. Utvärderingar och analyser av trafikverkens agerande och grunderna för agerandet jämte förslag till åtgärder är andra väsentliga områden i utvärderingen. Särskild utvärdering ska vidare göras av kalkylerna för investeringsutgiften.

Varje år återkommer regeringen till riksdagen i budgetpropositionen och redovisar vad som genomförts, en uppföljning av större pågående projekt samt med förslag till anslag och ramar för ytterligare ett år. På det sättet får riksdagen en årlig redovisning samt möjlighet att ta ställning till om inriktningen och omfattningen av insatserna och åtgärderna är sådana att transportsystemet funktionalitet förbättras. Vidare ges också möjlighet till omprövning av

den mer långsiktiga strategin för utvecklingen av transportsystemet som helhet.

Beslut inom transportsektorn som rör såväl infrastrukturen som andra typer av åtgärder är ofta långsiktiga. Besluten är väsentliga för människor och företag. De påverkar individernas, hushållens och företagets förutsättningar när det gäller arbete, bosättning, lokalisering, service, m.m. Politiken måste vara långsiktig. Det finns därför skäl att skapa breda politiska överenskommelser som medför stabilitet i beslutsfattandet och i den förda politiken.

Den process som här föreslås kan med fördel också stödjas av en parlamentarisk beredning när det gäller att utforma direktiven inför den dialog som ska föras med regionerna och när det gäller att ta ställning till de direktiv som ska ligga till grund för åtgärdsplaneringen. Det är i dessa direktivfaser som påverkan på inriktningen på planeringen är mest effektiv. Självfallet ska en sådan beredning ges all den information om funktionaliteten i transportsystemet som uppföljningen ger. Beredningen kan och ska därför årligen ges ny kunskaper om utveckling och tillstånd i transportsystemet och hur pass väl utvecklingen och tillståndet svarar mot de mål som satts upp.

I dagens praxis är kulturen för uppföljning svag inom transportsektorn både vad gäller uppföljning av enskilda objekt och av trafikverkets funktionalitet i sin helhet. I den nya planeringsansatsen sätts uppföljning och utvärdering i centrum. Utredningen förslår därför att en ny utvärderingsfunktion skapas. Utredningen föreslår vidare en anpassning av anslagsstrukturen och en anslagskonstruktion som medger effektiv framdrift av projekten oberoende av storlek.

Organisering av uppgifter

Den nuvarande organiseringen av myndigheterna inom transportområdet baseras i allt väsentligt på den stora roll som staten åtog sig när det gäller produktionen av infrastruktur. Anläggningarna och dess specifika egenskaper och teknologi ställde krav på särskilt yrkeskunnande. Den specifika kompetensen att bygga, underhålla och sköta vägar, järnvägar, flygplatser och farleder är grunden för dagens trafikverk. Under de senaste årtiondena har produktionsrollen tonats ned och i stället har andra roller i sammanhanget lyfts fram. De organisationsförändringar som inleddes i början på 1990-

talet med separering av produktionen från rollen som infrastrukturförvaltare och en successiv konkurrensutsättning har slutligen resulterat i att staten så gott som helt har upphört att i förvaltningsform engagera sig i produktionsverksamhet. I stället har trafikverken givits en bredare roll som ansvarig för respektive trafikslags effektivitet i ett transportpolitiskt sammanhang.

Statens roll som förvaltare av transportsystemet framträder allt tydligare i takt med produktion och trafikering i ökad utsträckning sker efter marknadsmässiga principer. I förvaltningen av transportsystemet, dvs. *statens systemförvaltande roll*, ligger att skapa förutsättningar för transportsystemets funktionalitet och utveckling. Kraven på funktionalitet uttrycks oftast i termer av tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, jämställdhet och miljöanpassning. Trafikverksutredningen konstaterar att bästa kunskapen om funktionaliteten har den som sköter, underhåller och utvecklar anläggningar och ser till att de utnyttjas effektivt, att de som nyttjar anläggningarna får tillräcklig och nödvändig support för säkra, framkomliga och miljöanpassade transporter samt svarar för att fordonen interagerar med anläggningarna på ett säkert, framkomligt och miljöanpassat sätt.

Trafikverksutredningen har i uppdrag att vid behov föreslå ändrad organisering av hela eller delar av verksamheterna inom transportområdet.

Det är Trafikverksutredningen bedömning att det nya planeringssystemet, statens systemförvaltande roll, upphandlingsfunktionen, det trafikslagsövergripande förhållningssättet, tillämpningen av fyrstegsprincipen, det fortsatta arbetet med inre effektivitet samt den regionala närvaron bäst förverkligas i en samlad trafikslagsövergripande myndighet, ett Trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg.

Ett nytt Trafikverk förutsätter också en rad andra förändringar för att reformen enligt Trafikverksutredningens bedömning ska bli lyckosam. För det första krävs en starkare styrning. Ett förstärkt Regeringskansli med förutsättningar att etablera en parlamentarisk beredning kan väsentligt öka möjligheterna att på ett effektivt sätt styra och följa upp verksamheten i Trafikverket. För det andra är det nödvändigt att skapa en utvärderingsfunktion som kan bistå regeringen och riksdagen med utvärderingar på såväl objektsnivå som systemnivå. En utvärderingsfunktion är också ett nödvändigt instrument för att regeringen bland annat inför beslut skall få stöd med att utvärdera förslag från Trafikverket, en så kallad "second

opinion”. För det tredje är det av stor betydelse att en ny funktion för att hantera samhällsliga ingångsdata i samhällsekonomiska analyser tillskapas. För det fjärde är det också en förutsättning för utredningens förslag att processen att bolagisera de producerande delarna fortsätter. Det innebär att arbetet som inletts med att bolagisera Banverkets Produktion bör slutföras.

Till det nya Trafikverket förs samtliga uppgifter som för närvarande utförs av Vägverket och Banverket samt de uppgifter som utförs av SIKA, LFV, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i den nuvarande långsiktiga inriktnings- och åtgärdsplaneringen. De kvarvarande uppgifterna hos SIKA främst uppgifterna som knyts till ansvaret för den officiella statistiken inom transportområdet motiverar inte att SIKA huvudsakligen med denna enda uppgift finns kvar som myndighet. Ansvaret för den officiella statistiken föreslår utredningen att föras till Transportstyrelsen. Som en följd härav läggs Vägverket, Banverket och SIKA ned.

De förändringar som skett i statens roller och de utmaningar som transportsystemet står inför ställer krav på en helt annan ansats i den långsiktiga planeringen och en ny struktur i organisationen av de statliga verksamheterna inom transportområdet. Våra förslag när det gäller planeringssystemet och en ny organisation hänger ihop och bildar tillsammans nya förutsättningar för att förbättra både den yttre och inre effektiviteten i den statliga verksamheten. Genom tydligare uppdrag till myndigheterna och genom en effektivare statlig beställarorganisation förstärks möjligheterna ökad effektivitet.