



PM 2009:120 RII (Dnr 001-848/2009)

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

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”Effektiva transporter och samhällsbyggande - En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31)” överlämnas och åbe-ropas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Regeringen beslutade den 26 juni 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom ansvarsområdet för Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Affärsverkets Statens järnvägar (ASJ) och Rederinämden.

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.

I utredningen förutspås att det regionala inflytandet på sikt kommer att öka. Ett utökat regionalt inflytande innebär sannolikt att fokus vrids från traditionella transportpolitiska intressen mot bredare och mer allmänna samhällsbyggnadsintressen.

Utredningens bedömning är att samtliga uppgifter som för närvarande utförs av Vägverket och Banverket samt de uppgifter som utförs av SIKA, LFV, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen förs över till en samlad trafikslagsövergripande myndighet, ett Trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg.

Utredningen föreslår också förändringar i den långsiktiga planeringsprocessen. 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret samt Stockholms Hamn AB. På grund av kort remisstid har inte förvaltningarnas utlåtanden nämndbehandlats.

Stadsledningskontoret anser i likhet med utredningen att staten behöver utveckla ett förutsägbart och konsekvent förhållningssätt i medfinansieringsfrågan. Det är även viktigt att tydliggöra på vilket sätt medfinansiering eventuellt ska tillåtas påverka åtgärdernas inbördes prioriteringar. Samtidigt vill stadsledningskontoret framhålla att staten även fortsättningsvis har ett stort ansvar för finansiering av kommande infrastrukturprojekt.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har en positiv grundinställning till bildandet av ett gemensamt trafikverk för en samordnad planering av alla trafikslag. Den föreslagna nya statliga trafikmyndigheten för hela landet bör dock balanseras av någon form av likvärdiga regionala kommunala parter för att garantera att de statliga trafiklösningarna samspelar med inte minst kommunernas planering för trafik, bostäder och arbetsplatser.

Stockholms Hamn AB anser att ett mer trafikslagsövergripande perspektiv är att föredra i det framtida arbetet och stöder förslagen i utredningen som kan åstadkomma en mer samlad planeringsfunktion och bättre planeringsprocess. Vidare anser Stockholms Hamn AB att det är olämpligt att i egen regi bedriva konkurrensutsatt affärsverksamhet, dock måste eventuell risk för skapande av privata monopol vid val av driftsform beaktas. Hamnen delar uppfattningen att det finns en risk med att transportinfrastruktur planeras och organiseras avgränsat utifrån enskilda trafikslag vilket riskerar att motverka en önskvärd utveckling mot en mer samhällsbyggnadsinriktad helhetssyn.

Mina synpunkter

Befolkningstillväxt och ökat trafikarbete, tillsammans med otillräckliga strategiska utbyggnader av infrastrukturen under de senaste 30 till 40 åren, har bidragit till stora kapacitetsproblem på vägar och spår i Stockholmsregionen. Bristerna i infrastrukturen innebär att de goda möjligheter som finns till regionförstoringen inte tas till vara.

En väl fungerande arbetsmarknadsregion kräver att det är lätt att förflytta sig. Idag har invånarna, särskilt i de södra länsdelarna, svårigheter att ta del av hela regionens arbetsmarknad. Människor avstår från att resa till arbete, utbildning och boende mellan norr och söder på grund av trängsel och dålig kapacitet i infrastrukturen. En uppdelning av regionen riskerar att hämma tillväxten.

Ett lands förmåga att sköta trafikplaneringen, bostadsförsörjningen och den övergripande regionala planeringen har stor betydelse för att skapa goda regionala tillväxtförutsättningar. Jag bedömer att det är nödvändigt med en bred regional förankring och anser att det måste klargöras hur det regionala inflytandet ska ta form.

Med dagens system finns det en risk att transportinfrastruktur planeras och organiseras avgränsat utifrån enskilda trafikslag. Det riskerar att motverka en önskvärd utveckling mot en mer samhällsbyggnadsinriktad helhetssyn.

Det är därför viktigt att den föreslagna nya statliga trafikmyndigheten för alla trafikslag och för hela landet bör balanseras av regionala kommunala parter för att garantera att de statliga trafiklösningarna samspelar med inte minst kommunernas pla-

nering för trafik, bostäder och arbetsplatser. Det är också viktigt för en effektiv planering att trafikverket organiseras med självständigt planerande regionala enheter.

För att få en effektivare planeringsprocess där ärenden följer en rak gång istället för att skickas fram och tillbaka mellan olika instanser krävs det en tydligare styrning och rollfördelning mellan stat, regioner och kommuner.

Det är även viktigt att förändringar i plan- och bygglagen och miljöbalken samordnas och anpassas så att den nya organisationen underlättas samt att de spelregler och finansieringssystem för samhällsbyggandet som utvecklas av statsmakterna på ett ändamålsenligt sätt samspelar med de regionala förhållandena.

Staten behöver utveckla ett förutsägbart och konsekvent förhållningssätt i medfinansieringsfrågan. Stockholmsregionen har redan idag stor medfinansiering genom bland annat trängselskatterna och skatteutjämningsystemet. Med ytterligare utrymme för medfinansiering slår det hårt mot stadens medborgare eftersom Stockholm då förväntas stå för en ännu högre andel av den totala kostnaden för infrastrukturen i regionen. I praktiken innebär det att stockholmarna får betala flera gånger för infrastrukturen.

Vidare hänvisar jag till de synpunkter som framförts i fackförvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande samt från stadsledningskontoret och Stockholms Hamn AB.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”Effektiva transporter och samhällsbyggande - En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31)” överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 12 juni 2009

ULLA HAMILTON

Bilaga

Remiss av Effektiva transporter och samhällsbyggande - En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31) (Trafikverksutredningens förslag) - sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. delvis överlämna och åberopa denna promemoria
2. Därutöver vill vi framföra följande

Vi anser i likhet med föredragande borgarråd och kontoren att Stockholmsregionen redan har stor medfinansiering i infrastrukturprojekt och att ytterligare medfinansiering kan bli problematisk. Vi anser också att det regionala medbestämmandet i infrastruktursatsningar ska öka, oavsett om medfinansieringsgraden ökar eller ej. Vidare måste trängselskatten göras om till

en kommunal eller regional avgift och inte en skatt. Staden måste arbeta aktivt att så blir fallet.

Vi ställer oss mycket frågande till att minska statens ansvar för finansiering av kommande infrastrukturprojekt.

Vi menar att det är oerhört olyckligt och förödande att de statliga investeringar som utlovats går till Citybanan och Förbifart Stockholm, inte andra viktiga satsningar på utbyggnaden av kollektiva spårförbindelser i regionen. Vi anser att Stockholmsregionens miljövidrigaste projekt, Förbifart Stockholm, omedelbart ska avbrytas och att de utlovade ekonomiska medlen ska läggas på satsningar på hållbara transporter, d.v.s. utbyggnad av kollektiva spårförbindelser.

Det antecknades till förteckningen att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Det antecknades till protokollet att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Regeringen beslutade den 26 juni 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom ansvarsområdet för Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Affärsverkets Statens järnvägar (ASJ) och Rederinämden.

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.

I utredningen förutspås att det regionala inflytandet på sikt kommer att öka. Ett utökat regionalt inflytande innebär sannolikt att fokus vrids från traditionella transportpolitiska intressen mot bredare och mer allmänna samhällsbyggnadsintressen.

Utredningens bedömning är att samtliga uppgifter som för närvarande utförs av Vägverket och Banverket samt de uppgifter som utförs av SIKA, LFV, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen förs över till en samlad trafikslagsövergripande myndighet, ett Trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg.

Utredningen föreslår också förändringar i den långsiktiga planeringsprocessen. 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.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret samt Stockholms Hamn AB. På grund av kort remisstid har inte förvaltningarnas utlåtanden nämndbehandlats.

<i>Innehållsförteckning</i>	<i>Sid</i>
Stadsledningskontoret	5
Exploateringskontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret	5
Stockholms Hamn AB	7

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser i likhet med utredningen att staten behöver utveckla ett förutsägbart och konsekvent förhållningssätt i medfinansieringsfrågan. Det är även viktigt att tydliggöra på vilket sätt medfinansiering eventuellt ska tillåtas påverka åtgärdernas inbördes prioriteringar. Samtidigt vill stadsledningskontoret framhålla att staten även fortsättningsvis har ett stort ansvar för finansiering av kommande infrastrukturprojekt. Det får inte bli oba-

lans avseende statens finansiering av infrastruktur. Stockholmarna står redan för en betydligt större andel av statens skatteintäkter än vad vår befolkningsandel borde generera. Ovanpå det är det inte rimligt att säga att vi dessutom får finansiera tillväxtskapande ny infrastruktur själva.

Det regionala inflytandet innebär i dag, och än mer om regionalt inflytande ökar, att trafikverkens resultatansvar är begränsat. Stadsledningskontoret håller med utredningen om att det förutsätter att riksdag och regering accepterar större regionala skillnader. Ett ökat regionalt inflytande över infrastrukturprioriteringarna är också något som stadsledningskontoret anser gynna Stockholmsregionen.

Stadsledningskontoret anser att utredningen borde studera på vilket sätt de samhällsekonomiska kalkylerna bättre kan anpassas till storstadsregionerna. Rättvisare nycklar innehållandes effekter på arbetsmarknaden, nyttan av förutsägbara restider, bättre värdering av trafikanternas restider samt nyttan med att anlägga infrastruktur i tunnel skulle leda till högre beräknad samhällsnytta för investeringar i Stockholmsregionen och därmed ge ökad tyngd för investeringar som gynnar ekonomisk tillväxt.

Bildandet av en samlad trafikslagsövergripande myndighet kan leda till en mer effektiv myndighetsutövning. I Stockholmsregionen planeras det för flertalet stora projekt som kommer att påverka vardagen för invånarna och företagen i hela Mälardalsregionen. Citybanan och Förbifart Stockholm är exempel på sådana infrastrukturprojekt. Dessa projekt är beroende av en välsynkroniserad statlig part.

Stadsledningskontoret anser att statens förmåga att tillsammans med berörda regioner och kommunsammanslutningar ta ett samlat grepp över den långsiktiga planeringen av infrastruktursatsningar ökar med bildandet av en samlad trafik myndighet.

En mindre omfattande planeringsprocess i enlighet med vad som presenteras i utredningen välkomnas av stadsledningskontoret. Nuvarande planeringsprocess är så utdragen att det tar två mandatperioder för att en regerings prioriterade infrastrukturobjekt överhuvudtaget ska ha påbörjats.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret

Kontorens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 18 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Nya roller och organisation

Kontoren har en positiv grundinställning till utredningens förslag om ny organisation och bildandet av ett gemensamt trafikverk. Kontoren ställer sig även bakom förslaget om en tydligare styrning och rollfördelning mellan stat, regioner och kommuner med förhoppning om en effektivare planeringsprocess där ärenden följer en rak gång istället för att skickas fram och tillbaka mellan olika instanser. Kontoren anser också att en organisation som bygger på samverkan och där planeringen följer fyrstegsprincipen är en positiv utveckling.

Regionalt inflytande

Utredningen tar inte ställning till om det regionala inflytandet skall öka utan pekar endast på hur det skulle kunna öka. Samhällets hantering av trafikplaneringen, bostadsförsörjningen och den övergripande regionala planeringen har stor betydelse för att skapa goda regionala tillväxtförutsättningar. Kontoren bedömer att det är nödvändigt med en bred regional förankring och anser att det måste klargöras ytterligare för hur det regionala inflytandet kommer att ta form.

Exempelvis på infrastrukturens sida synes historien visa att de normala statliga och kommunala organen och planeringssystemen inte räckt till för att lösa de problem som gång efter annan gjort sig gällande i takt med ändrade förutsättningar i form av befolkningsutveckling, ny teknik, ekonomi mm. En vanlig metodik under senare år har varit att tillsätta en statlig förhandlingsman. Dessa förhandlingsresultat har sedan förutsatts bli hanterade med politiska beslut om finansiering och genomförande hos de ordinarie statliga och kommunala organen. Den regionala organisationen och samarbetsklimatet har under de senaste åren förändrats något för att bättre anpassas efter dagens planeringssituation.

Stadens erfarenheter från senaste tidens samarbete med trafikverken, under Stockholmsförhandlingen och tiden därefter, har bidragit till en god samverkan och effektiv planering med hög potential att utvecklas ytterligare. Kontoren är således positiva till en ännu starkare, politiskt förankrad, samverkan genom partnerskap på en regional nivå med inflytande från kommuner, regionala samverkansorgan och kollektivtrafikhuvudmän. Kontoren vill således understryka vikten av att den föreslagna nya statliga trafikmyndigheten för alla trafikslag och för hela landet bör balanseras av regionala kommunala parter för att garantera att de statliga trafiklösningarna samspelar med inte minst kommunernas planering för trafik, bostäder och arbetsplatser. Det är således också viktigt för en effektiv planering att trafikverket organiseras med självständigt planerande regionala enheter.

Regeringen har även beslutat att tillsätta en särskild utredare som ska undersöka förutsättningar för förenklingar i den fysiska planeringsprocessen och trafikverksutredningen berör därför inte denna fråga ytterligare. Med tanke på resonemanget ovan är det mycket viktigt att förändringar i plan- och bygglagen och miljöbalken samordnas och anpassas så att den nya organisationen underlättas samt att de spelregler och finansieringssystem för samhällsbyggandet som utvecklas av statsmakterna på ett ändamålsenligt sätt samspelar med de regionala förhållandena.

Kontoren vill även understryka vikten av att underlätta operativ samverkan i de frågor som särskilt präglar regionen. Samverkan kring dessa frågor har varit avgörande för att utveckla och underlätta framkomligheten i regionen.

Second opinion

Kontoren är positiva till att regeringen under sin beredning av olika förslag från den nya trafikmyndigheten ska inhämta en så kallad "second opinion" av en från de planeringsansvariga fristående utvärderingsfunktion.

Finansiering

Utredningen ger inte någon detaljerad redovisning av hur den finansiella uppdelningen skulle se ut mellan staten och regionerna. Det är av yttersta vikt att finansieringssystemet och fördelningen mellan stat, region och kommun behandlas ytterligare och att staten tar sitt ansvar istället för att kräva ytterligare medfinansiering av kommunerna.

Kontoren vill också understryka vikten av att trafikverket har en omfattande investeringsbudget för att kunna säkra sin roll som beställare och systemförvaltare. Det är av största

vikt i en effektiv planeringsprocess att ekonomiska resurser finns att tillgå där planeringen sker och genomförandeansvaret ligger.

Stockholmsregionen har redan idag stor medfinansiering genom trängselskatterna. Skatteutjämningsystemet orsakar ännu större kostnader för regionens invånare. Med ett tillskapande av ytterligare utrymme för medfinansiering slår det hårt mot stadens medborgare eftersom Stockholm då förväntas stå för en ännu högre andel av den totala kostnaden för infrastrukturen i regionen. Kontoren vill i frågan belysa att den långsiktiga tillväxten i Stockholmsregionen leder till stora investeringsbehov. Regionens bidrag för att täcka kostnaderna är idag större än i andra delar av landet vilket samtidigt är en förutsättning för att hela trafiksystemet, även de statliga delarna, skall fungera. Eventuell medfinansiering i statliga infrastrukturprojekt bör också tydligare kopplas till medinflytande för staden och regionen över planering och utformning av projekten samt uppföljning under byggtiden. Kontoren håller därför med trafikverksutredningen om att ett ökat regionalt inflytande förutsätter att riksdag och regering accepterar större regionala skillnader.

Bidrag

Utredningen är av uppfattningen att nuvarande bidragsgivning enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. på sikt bör upphöra. Någon direkt kompensation till detta stöd föreslås inte då det i grunden inte anses vara något statligt åtagande. Om regeringen avser fortsätta med ekonomiska bidrag är utredningens uppfattning att ett generellt bidrag är att föredra framför nuvarande specialdestinerade bidrag. Vi ser här en risk för att kollektivtrafiksatsningar och bullerskyddsåtgärder minskar vilket är allvarligt när behoven av kollektiva lösningar är stora, inte minst för att kunna nå klimatmålen. Kontoren ställer sig även frågande till att bidragen görs generella, i synnerhet om de finansiella ramarna justeras efter befolkningsantalet i länet vid utbetalningsåret. Hänsyn måste även i detta fall tas till Stockholmsregionens snabba tillväxt. Trafik och infrastruktur måste ofta planeras långsiktigt och Stockholms län kommer att förändras mycket från den dag då utbetalningen sker. Därmed kommer konkurrensen om medlen vara ännu hårdare och mindre projekt som inte behöver stora insatser men som för samhället har stor betydelse riskerar då att falla bort i hanteringen av alla åtgärder. Ett exempel är de bidrag till bullerskyddsåtgärder som betalats enligt förordningen (1988:1017). Totalt har det betalats i storleksordningen 100 mnkr, varav Stockholm fått närmare 40 mnkr. Bidragen bör finnas kvar och vara anpassade efter behov och potential för att åstadkomma goda lösningar

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 16 maj 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamn AB stöder utredningens förslag om att ett mer trafikslagsövergripande perspektiv är att föredra i det framtida arbetet och förslagen i utredningen som kan åstadkomma en mer samlad planeringsfunktion och bättre planeringsprocess.

Som framgår av utredningen har staten på transportområdet en mycket viktig policyskapande funktion och en viktig roll som systemförvaltare och beställare av entreprenader och konsulttjänster. Enligt utredningen genomför bara Banverket och Vägverket upphandlingar till ett värde av omkring 30 miljarder kronor per år, vilket utgör cirka 30 procent av den totala anläggningsmarknaden i Sverige. Väl utvecklade beställarfunktioner och upphandlingar blir därför av mycket stor ekonomisk och kvalitativ betydelse i trafikverkens verksamhet.

Stockholms Hamn AB delar uppfattningen att det är olämpligt att i egen regi bedriva konkurrensutsatt affärsverksamhet, dock måste eventuell risk för skapande av privata monopol vid val av driftsform beaktas.

Det regionala inflytandet blir i framtiden av stor betydelse och som utredningen framhåller

ler är det en stor fördel om det regionala inflytandet och ansvaret tar sin utgångspunkt i större geografiska regioner. Ett utökat regionalt inflytande innebär sannolikt att fokus vrids från snäva transportpolitiska intressen mot bredare och mer allmänna samhällsbyggnadsintressen. Det gör att frågor om både bostads- och trafikinfrastruktur bättre kan planeras utifrån verkliga och prognostiserade befolkningsförändringar samt växande näringsliv och arbetsmarknad. Stockholms län skulle därför särskilt dra nytta av ökad beslutskraft och skulle därmed också bättre kunna förhandla med staten om strategiska infrastrukturfrågor.

Hamnen delar uppfattningen att det finns en risk med att transportinfrastruktur planeras och organiseras avgränsat utifrån enskilda trafikslag vilket riskerar att motverka en önskvärd utveckling mot en mer samhällsbyggnadsinriktad helhetssyn. Förslaget till nytt planeringssystem i enlighet med utredningen ser vi därför som steg i rätt riktning.

Ett påtagligt problem som Stockholms Hamnar upplevt vid flera tillfällen är att utredningsdirektiv har formulerats som sedan i delar har avgränsats eller frångåtts av utredaren, vilket sedan skapat stora brister i det slutliga utredningsresultatet. (Exempelvis Hamnstrategiutredningen SOU 2007:58, Kartläggning av infrastrukturen mellan Sverige och Finland, rapport näringsdepartementet 2009-05-01). Trafikverksutredningens förslag om att åstadkomma både bättre långsiktighet och förankring genom möjlighet till en parlamentarisk beredning skulle därför minska riskerna för att direktiven frångås eller begränsas utifrån smala särintressen.

Ett nytt Trafikverk förutsätter förutom en bättre styrning med ett förstärkt regeringskansli och möjligheter till en parlamentarisk beredning, även en kompetent utvärderingsfunktion. Det behövs på ett annat sätt än idag, som också utredningen föreslår, att möjligheter till en "second opinion" finns. Även de uppgifter som idag SIKA ansvarar för måste bli högre prioriterade så att kvalificerad statistik, prognoser och metodutveckling finns inom det nya Trafikverket. Genom att denna kompetens nu föreslås etableras inom ett enhetligt Trafikverk kan kvalitetssäkringsarbetet få en högre prioritet framför vissa av de studieprojekt som idag förekommer och som ofta legat utanför transportområden som efterfrågats i planeringen.

Det är slutligen viktigt att trafikslagets olika teknologier och tekniker som kräver unika erfarenheter och kunskaper tas tillvara så att verkliga synergieffekter kan åstadkommas. Detta har inte utredningen i praktiken kunnat påvisa även om man i utredningen gör antaganden om att det finns synergieffekter på längre sikt. Denna fråga bör analyseras ytterligare i en fördjupad studie liksom åtgärder och administrativa rutiner som behövs för att inte en sammanslagen myndighet blir för stor och svårstyrd.