

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Remiss av Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken

Näringsdepartementet har anmodat Transportstyrelsen att lämna synpunkter på rubricerad rapport.

Samtidigt med regeringens uppdrag till Trafikanalys att se över de transportpolitiska målens preciseringar fick Transportstyrelsen regeringens uppdrag att lämna stöd till Trafikanalys i detta arbete. Transportstyrelsen har medverkat i de olika workshoppar som Trafikanalys bjudit in till under myndighetens arbete med regeringsuppdraget.

Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer i stort Trafikanalys förslag i rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken, men menar samtidigt att förslaget behöver förtydligas och utvecklas. Målstyrningsmodellen upplevs som svåröverskådlig och styrningens röda tråd framgår inte med önskvärd tydlighet.

Vidare saknas i Trafikanalys förslag en analys av vilken effekt den föreslagna målstyrningsmodellen förväntas få på transportmyndigheternas verksamhet i förhållande till nuvarande styrning, samt vilka resursmässiga konsekvenser den nya målstyrningsmodellen förväntas medföra.

Transportstyrelsens synpunkter

Generellt

Transportstyrelsen vill trycka på vikten av att mål från olika politikområden som syftar till att styra utvecklingen hos en och samma samhällssektor (transportsektorn), så långt det är möjligt är harmoniserade sinsemellan för att ge en tydlig och kraftfull styrningseffekt (t.ex. från politikområdena transportpolitik, funktionshinderspolitik och miljöpolitik).

Nedan lämnade synpunkter följer rapportens struktur;

Uppdraget

I regeringens uppdrag till Trafikanalys återfinns skrivningen från prop. 2008/09:93 om att tillgängligheten på sikt måste utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Detta diskuteras inte i Trafikanalys rapport, vilket Transportstyrelsen beklagar, då skrivningen i propositionen inte helt möter den nuvarande modellen med jämbördiga mål. Om målförutsättningarna ska ändras, påverkas avvägningen mellan funktionsmål och hänsynsmål.

Inom Energimyndighetens uppdrag om att ta fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor¹, lyfts frågan om hur denna skrivning ska hanteras i relation till riksdagens beslut om att funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga.

Sammanfattning

Under Sammanfattning föreslår Trafikanalys att begreppet preciseringar ska utgå från den transportpolitiska styrningen. Istället föreslår man att regeringen årligen redovisar tre transportpolitiska prioriteringar, som både stödjer regeringens övergripande prioriteringar och riksdagens transportpolitiska mål.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att årligen pröva angivna prioriteringar, om det är det som avses med förslaget. Myndigheten tror att föreslagna prioriteringar måste få verka under en längre tidsperiod för att ge en bra styrningseffekt med tanke på verksamhetens karaktär inom transportsystemet; långsiktig, infrastrukturtung och regelstyrd.

Förslag till prioriteringar

Transportstyrelsen finner förslaget om att ersätta preciseringar med prioriteringar bra, men menar samtidigt att prioriteringarnas styrande effekt på myndigheters verksamhet ytterligare behöver klargöras och förtydligas. De föreslagna prioriterade områdena är mycket brett formulerade och täcker in hela det transportpolitiska målet. Det skulle troligtvis ge bättre styreffekt om prioriteringarna fick en snävare och mer riktad innebörd.

När det gäller de transportpolitiska prioriteringarna är frågan vilken styreffekt dessa får. Det saknas t.ex. en tydlig koppling mellan prioriteringarna och uppföljningen via föreslagna indikatorer. Transportstyrelsen menar att det är viktigt att samverka mellan prioriteringar och indikatorer beskrivs tydligare.

¹ Energimyndigheten 2017: Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07

Om en myndighet har svårt att relatera till de transportpolitiska prioriteringarna och indikatorerna, som i förslaget har en hög abstraktionsnivå, är det risk att det i stället blir måtten för uppföljning, och då främst nyckelmåtten, som blir styrande vid prioritering av myndighetens verksamhet med risk för att intentionerna i de fastslagna prioriteringarna inte nås.

Blir det nyckelmåtten som får stor vikt i målstyrningen är det ännu viktigare att det finns tydliga effektsamband mellan dessa mått, nyckelindikatorerna, de transportpolitiska prioriteringarna och de transportpolitiska målen. En analys av sådana samband saknas i redovisningen. Transportstyrelsen menar därför att det särskilt viktigt att det finns indikatorer och mått som tydligt relaterar till de transportpolitiska prioriteringarna.

Ett klimatneutralt transportsystem

I avsnitt 3.3 i rapporten förs resonemang om vikten av en ökad andel elanvändning i transportsystemet där det konstateras att de stora utsläppsminskningarna kommer att dröja tills elektrifieringen av landbaserade transporter skjuter fart. Transportstyrelsen saknar en referens till det senare påståendet. Myndigheten vill också påpeka att huruvida elanvändning är klimaltneutralt eller inte beror på hur den tillverkas. Några sådana resonemang förs inte av Trafikanalys i rapporten.

Ett hälsofrämjande och säkert transportsystem

När det gäller Trafikanalys preliminära förslag till etappmål för vägtrafiken avvaktar Transportstyrelsen att lämna synpunkter på detta tills regeringsuppdraget om översyn av preciseringarna inom trafiksäkerhetsområdet, som redovisats i slutet av maj 2017, kommer att behandlas.

Indikatorer och uppföljning

I uppdraget till Trafikanalys skriver regeringen ”Beroende på hur preciseringarna är formulerade får de olika styrningseffekt. Generellt kan sägas att ju tydligare målsättning, desto bättre styrningseffekt och ju enklare att följa upp”.

Transportstyrelsen upplever föreslagna indikatorer generellt som relevanta, men ser inte att den transportpolitiska styrningen blir nämnvärt tydligare med Trafikanalys' förslag. Det är positivt att uppföljningen blir bredare och omfattar fler delar, men myndigheten ser inte hur Trafikanalys förslag till nya prioriteringar och indikatorer kommer att stimulera till innovationer hos berörda myndigheter, vilket är avsikten med förslaget enligt avsnitt 4.4. Då

flera av nyckelindikatorerna följer utvecklingen inom områden där transportmyndigheterna har mycket liten påverkansmöjlighet, riskerar de att leda till begränsad styrningseffekt på transportmyndigheternas verksamhet.

Ett exempel är nyckelindikatorn ”Användbarhet för alla i transportsystemet”, som har nyckelmåttet Subjektiv trygghet. Om andelen av befolkningen som känner otrygghet att vistas ute på kvällen i sitt bostadsområde ökar, så kommer nyckelindikatorn att peka i negativ riktning utan att transportmyndigheterna har möjlighet att påverka måttet, och därmed indikatorn, i rätt riktning.

Kopplingen mellan indikatorer och deras mått för uppföljning behöver ytterligare utvecklas och förfinas i flera fall för att ge en önska uppföljning.

Det är viktigt att indikatorerna upplevs som trafikslagsövergripande. I många fall behöver de åtföljande måtten utökas till att gälla fler trafikslag.

Inspel till uppdraget

Det konstateras i rapporten att det finns önskemål från många aktörer att regeringen ska anta skarpa etappmål på en rad olika målområden.

Transportstyrelsen delar uppfattningen att en effektiv transportpolitisk styrning förstärks om etappmål formuleras.

Bilaga 2

I bilagan lämnas förslag på mått för alla indikatorer. Under källa anges vilken/vilka myndigheter som ska lämna underlag för uppföljning av måttet.

Transportstyrelsen föreslår att då flera myndigheter anges som källa till ett och samma mått att en av myndigheterna utpekas som samordningsansvarig.

Transportstyrelsen menar vidare att det är viktigt att de förslag på mätbara mål som lämnas i rapportens bilaga utvecklas till tydliga, mätbara och framåtriktade mål. Det finns också anledning att påminna om att färre och mer relevanta mått ofta leder till effektivare styrning.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog st.f. generaldirektör Jacob Gramenius, avdelningscheferna Birgitta Hermansson och Mats Ringqvist, t.f. avdelningschef Pernilla Wallin, t.f. enhetschef Charlotta Westerberg samt utredare Per Wickenberg, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör