

2017-06-09

Ert dnr:
N2017/01927/TS

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Näringsdepartementet
Elvira Shakirova
10333 STOCKHOLM

Ny målstyrning för transportpolitiken

Sammanfattning

- SKL är kritisk till Trafikanalys förslag, som både är svåröverskådligt och riskerar att göra transportpolitiken kortsiktig. Infrastruktur- och transportplaneringen karaktäriseras av långa processer och uppföljning behöver därför ske över tid.
- SKL är skeptisk till förslaget om att koppla indikatorerna till de årligen utpekade prioriteringarna och ifrågasätter hur detta ska fungera i praktiken. SKL anser att det snarare vore lämpligt att identifiera ett antal övergripande indikatorer som knyts till det övergripande transportpolitiska målet. Dessa indikatorer bör utgå från ett transportslagsövergripande perspektiv och bidra till att länka ihop de olika strategier som regeringen beslutat om för exempelvis flyg och cykel.
- SKL anser att det är viktigt att den nya målstrukturen stöttar Trafikverket i att arbeta mer målstyrt än idag.
- SKL anser att det är svårt att ta fram en aggregerad lägesbild som baseras på så många indikatorer. SKL menar att det vore mer lämpligt om uppföljningen kopplades till olika regionala förutsättningar för att få en ökad tydlighet.
- SKL anser att de föreslagna indikatorerna och målen behöver analyseras vidare. Det behövs en bedömning av om insatsen i insamlingen är rimlig i förhållande till den nytta det ger.
- SKL menar även att det saknas en förklaring av hur den nya målstrukturen ska användas av olika planeringsaktörer i olika planeringsskedet. SKL efterlyser ett resonemang om hur förändringen i struktur påverkar regional och kommunal nivå, där de transportpolitiska målen fungerar både som stöd och inspiration.

Förbundets ställningstagande (under resp rubrik)

Regeringen har lämnat i uppdrag åt Trafikanalys att se över och vid behov lämna förslag till nya eller modifierade transportpolitiska preciseringar. Vidare ska Trafikanalys lämna förslag till indikatorer som gör det möjligt att följa upp de transportpolitiska målen som helhet. SKL välkomnar initiativet och ser att det finns behov av att ändra målstrukturen för att öka graden av målstyrning i infrastruktur- och transportplaneringen, men anser att översynen inte når hela vägen fram.

Svåröverskådligt förlag som riskerar att göra transportpolitiken kortsiktig

Trafikanalys konstaterar i sin rapport att den nuvarande transportpolitiska målstrukturen med preciseringar är luddig. Trafikanalys föreslår därför att de transportpolitiska preciseringarna ersätts med transportpolitiska prioriteringar som revideras årligen. De transportpolitiska prioriteringarna ska sedan kopplas till 15 indikatorer för uppföljning.

SKL håller med om att målstrukturen är vag och har vid ett antal tillfällen påpekat behovet av att bland annat stärka klimat- och miljöaspekterna i den transportpolitiska målstrukturen. SKL är emellertid kritisk till Trafikanalys förslag, som både är svåröverskådligt och riskerar att göra transportpolitiken kortsiktig. Infrastruktur- och transportplaneringen karaktäriseras av långa processer och uppföljning behöver därför ske över tid.

Strategier bättre grund än årliga prioriteringar

SKL är även skeptisk till förslaget om att koppla indikatorerna till de årligen utpekade prioriteringarna och ifrågasätter hur detta ska fungera i praktiken. SKL anser att det snarare vore lämpligt att identifiera ett antal övergripande indikatorer som knyts till det övergripande transportpolitiska målet. Dessa indikatorer bör utgå från ett transportslagsövergripande perspektiv och bidra till att länka ihop de olika strategier som regeringen beslutat om för exempelvis flyg och cykel.

Mål som stöttar målstyrd planering behövs

SKL menar att det är viktigt att den nya målstrukturen stöttar Trafikverket i att arbeta mer målstyrt än idag. Att den nuvarande målstrukturen är vag, bidrar till att den prognosstyrda planeringen fortfarande dominerar. Ett problem med det övergripande transportpolitiska målet är att det innehåller många inbyggda målkonflikter, vilket gör att det riskerar att uppkomma godtyckliga prioriteringar. De prioriteringar som Trafikanalys föreslår är relativt lika det övergripande transportpolitiska målet och bidrar därför inte till att förtydliga det övergripande målet.

För omfattande för att ge en rättvis lägesbild

Trafikanalys föreslår 15 indikatorer med totalt 95 olika mått för uppföljning. SKL anser att det är svårt att ta fram en aggregerad lägesbild som baseras på så många indikatorer. Det är oklart hur sammanvägningarna ska tolkas och SKL menar att det vore mer lämpligt om uppföljningen kopplades till olika regionala förutsättningar för att få en ökad tydlighet. Om resultaten bröts ner i kategorier som speglade exempelvis stad och landsbygd blir bilden mer rättvis. Till exempel är måttet om tillgänglighet starkt kopplat till geografin. I städer är ökad tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel positiv, men ökad tillgänglighet med bil inte självklart önskvärd. Flera

perspektiv, såsom barnperspektivet, funktionshinderanpassning och jämställdhet försvinner också i mängden.

SKL anser att de föreslagna indikatorerna och målen behöver analyseras vidare. Flera av de föreslagna måtten kan ifrågasättas, till exempel längd i resor. Många källor bedömer rapporten har ett utvecklingsbehov, vilket antyder att tillförlitligheten kan vara låg, åtminstone initialt. När det gäller ett flertal av måltalen menar SKL också att det behövs en bedömning av om insatsen i insamlingen är rimlig i förhållande till den nytta det ger.

Användbarheten är svårbedömd

SKL menar även att det saknas en förklaring av hur den nya målstrukturen ska tillämpas av olika planeringsaktörer i olika planeringsskeden. SKL uppfattar förslaget i huvudsak som ett stöd för Trafikanalys i sin uppföljning av infrastrukturplaneringen. Ett resonemang om vilken roll den nya strukturen kommer att få för exempelvis de politiska prioriteringarna eller spela i t.ex. åtgärdsvalsstudier och val mellan åtgärder i åtgärdsplaneringen saknas i förslaget.

De transportpolitiska målen fungerar i förlängningen som ett stöd och en inspiration för regional och kommunal planering och verksamhet. SKL efterlyser ett resonemang om hur förändringen i struktur påverkar dessa nivåer.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko
Ordförande