

Näringsdepartementet  
Avdelningen för bostäder och transporter  
Enheten för transport och samhälle

## Remissvar angående Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken

### Sammanfattning

Trafikverket ser positivt på att det görs en översyn av de transportpolitiska preciseringarna och uppföljningen av de transportpolitiska målen. Dels med anledning av de nya FN-målen för hållbar utveckling (Agenda 2030), där transportsystemet är en viktig del. Dels för att ny teknik snabbt blir tillgänglig inom automatisering, elektrifiering och digitalisering och att det då är än mer angeläget att samhället vet vilka långsiktiga mål och funktioner som önskas så att den nya tekniken bidrar på rätt sätt.

Därför anser Trafikverket att det behövs kvantifierade och tidsatta mål för transportsystemet inom fler aspekter utöver de två etappmål som Trafikanalys föreslagit. Det räcker inte med ambitioner att förbättra nuvarande läge utan att ha en uppfattning om förändringens storlek och hastighet. Risken är annars att det nya förslaget inte blir mer styrande jämfört med idag. Agenda 2030 trycker på att mål behöver hanteras integrerat, vilket innebär att vi behöver bli bättre på att hantera fler mål som berör transportsystemet samtidigt.

### För få mål

Trafikverket delar Trafikanalys bild av vilka preciseringar som behöver lyftas och mätas för att tydligare styra mot tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Trafikverkets främsta invändning är dock att Trafikanalys endast lyfter två kvantifierade och tidsatta etappmål (klimat och trafiksäkerhet) medan övriga föreslagna indikatorer ska förbättras utan styrning av mål.

Trafikverket föreslår därför att:

- Fler aspekter ges kvantifierade och tidsatta mål.
- Byt därför namn på ”nyckelindikatorerna” till ”målsatta prioriteringar” och sätt kvantifierade och tidsatta mål för dessa nya preciseringar där det är möjligt. Använd annars kvalitativa mål. De tre definierade prioriteringarna är inte tillräckligt styrande utan ligger mycket nära det övergripande målet, tillgänglighets- och hänsynsmålet som redan finns och kan strykas

För att transportsystemet ska kunna bidra till det hållbara samhället i enlighet med FNs mål, behövs tydligare mål som transportsystemets aktörer kan förhålla sig till. Agenda 2030 trycker också på att mål behöver hanteras integrerat, vilket innebär att vi behöver bli bättre på att hantera fler mål som berör transportsystemet samtidigt. För Trafikverket är det viktigt att det blir tydligt om tillgängligheten ska ske inom ramen för det hållbara samhället.

Att arbeta enligt ”ständiga förbättringar-principen” utan mål riskerar att göra uppföljningen uddlös och inte mer styrande än vad den är idag. Trafikanalys motiverar

de få målen med argumentet att man ska se upp för ”detaljeringsparadoxen”. Det är svårt att se hur exempelvis övergripande mål för luftkvalitet, buller och aktivt resande kan anses vara för detaljerade. Det är områden som har stor betydelse för hälsa och förtidig död liksom upplevd livskvalitet.

Även om det är en större utmaning att följa flera kvantifierade mål än ett fåtal, är det den utmaning vi står inför. Om verkligheten är komplex och har flera dimensioner gör man det inte lättare genom att enbart ha mål för vissa dimensioner. Uppföljningen blir enklare, men samtidigt inte särskilt användbar. Verkligheten förblir lika mångdimensionell.

Trafikanalys föreslår tre prioriteringar, men de är egentligen flera. Tillgänglighet kvantifieras inte, risken är att den då inte blir styrande och är därför ingen prioritering. Klimatprioriteringen är bra och tillägget med energieffektivitet ett viktigt förtydligande. Hälsoprioriteringen är däremot ett paraply för fyra aspekter där trafiksäkerhet är kvantifierat, men luft, buller och aktiva resor är inte kvantifierade på samma styrande sätt.

Trafikverket förslår därför att Trafikanalys nyckelindikatorer ska ges kvantifierade mål. Då kommer målbilden att bli tydligare och Regeringens prioriteringar synliga. Trafikverket ger förslag på en rad kvantifierade eller kvalitativa mål i två bilagor som överensstämmer väl med nyckelindikatorerna. Dessa förslag kommer från ett internt arbete på Trafikverket där vi analyserat vad Agenda 2030 skulle kunna betyda för transportsystemet. Trafikanalys nyckelindikatorer överensstämmer relativt väl med de prioriterade aspekter som Trafikverket har diskuterat internt i vårt Agenda 2030 arbete. Trafikverket har fler målsatta aspekter än Trafikanalys och ambitionsnivån för flera av dem är högre, t.ex för trafiksäkerhet och luftföroreningar. Även inom målen för tillgänglighet är Trafikverket något mera konkret och har delat upp tillgänghetsaspekterna på gods, tätorter och landsbygd. Trafikanalys har delat upp tillgänglighet på gods; arbete och skola; samt övriga persontransporter.

Trafikverkets arbete med Agenda 2030 målen presenteras i sin helhet i ett bilagt PM samt jämförs i en tabell, bilaga 1 och 2.

### **Prioriteringar kräver uthållighet – årliga prioriteringar från regeringen riskerar leda till svagare styrning**

Ett system som innebär att regeringen ska ange transportpolitiska prioriteringar varje år riskerar att driva på en förväntan på nya eller justerade prioriteringar från regeringen årligen. Det tar dock tid för nya prioriteringar att göra avtryck i transportsystemet. För att prioriteringar ska hinna göra avtryck krävs långsiktighet och uthållighet, så att åtgärder som bidrar till att genomföra en prioritering hinner identifieras, analyseras, planeras, finansieras och genomföras. Ett arbetssätt som uppmuntrar till nya prioriteringar varje år riskerar därför att leda till att prioriteringar inte hinner genomföras innan de ersätts av nya.

### **Tematiska rapporter bra tillskott**

Tanken att följa upp och ge en översiktlig helhetsbild av läget i förhållande till de transportpolitiska målen, liksom tanken att komplettera med en årlig tematisk fördjupningsrapport, är god. Genom de tematiska rapporterna öppnas en möjlighet till en mer flexibel uppföljning och styrning som kan variera över tiden. De tematiska rapporterna kan vara ett bra tillskott i en mer tillitsbaserad styrning om de ger möjlighet att lyfta upp och analysera frågor både från dem som arbetar inom transportsektorn och som är aktuella kopplade till frågor inom andra samhällsområden. Tematiska analyser behöver inte vara bundna till indikatorer som används i den årliga uppföljningen, utan skulle kunna användas mer öppet för att svara på aktuella frågor som t.ex. ”Hur bidrar

transportområdet till ökat bostadsbyggande?” ”Hur kan vi följa alternativa möjligheter till tillgänglighet och i vilken utsträckning de ersätter transporter?”

### **Går förslaget till uppföljningen att få på plats inom rimlig tid?**

Det finns en uppenbar risk att den omfattande mätningen av nyckelmått/indikatorer och övriga mått riskerar att försena implementering av det föreslagna systemet för målstyrning. Därför är det angeläget att starta med mått som finns förankrade och är mer utarbetade för att inte försena processen. Nya utvecklade mått kan sedan införas succesivt. Exempelvis är flera av Trafikverkets leveranskvaliteter relevanta och används redan idag.

### **Övrigt**

Eftersom Trafikanalys fått ett särskilt uppdrag att se över målpreciseringar för trafiksäkerhet liksom att Regeringen initierat Nystart för Nollvisionen och gett Trafikverket ett uppdrag att leda samverkan inom trafiksäkerhetsarbetet, bifogas mer utförliga synpunkter inom detta område i bilaga 3.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit måldirektör Maria Krafft. I den slutliga handläggningen har måldirektörerna Sven Hunhammar och Per Wenner deltagit liksom chef för Strategisk utveckling Agneta Wargsjö. Samråd har skett med VO Planering, Gd-kansliet samt Ekonomi & Styrning.

Lena Erixon  
Generaldirektör

Bilaga 1. Tabellöversikt av Trafikanalys nyckelindikatorer och Trafikverkets arbete med Agenda 2030 mål

Bilaga 2. Trafikverksrapport ”Tillgänglighet i ett hållbart samhälle”. Kopplingen mellan transportsystemet och Agenda 2030. Rapporten är ännu ej behandlad i Trafikverkets styrelse. Detta är planerat till den 20 juni 2017.

Bilaga 3. Synpunkter på mål, indikatorer och mått för trafiksäkra transporter