



DATUM
2017-06-16
ERT DATUM
2017-03-23

DIARIENR
2017/73-4
ER BETECKNING
N2017/01927/TS

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken

Statskontoret delar Trafikanalys uppfattning att styrningen och uppföljningen av transportpolitiken skulle förbättras om de nuvarande preciseringarna ersätts med tre prioriteringar.

Statskontoret tar inte ställning till de föreslagna indikatorerna, men konstaterar att valet och preciseringarna av de mått som ligger till grund för indikatorerna bör ses över och utvecklas. Valet av mått och indikatorer får stor betydelse när transportpolitiken följs upp. Det gäller särskilt de så kallade nyckelmåtten och nyckelindikatorerna. Som Trafikanalys påpekar är det dock sannolikt svårt att komma överens om vilka mått och indikatorer som ska tillmätas nyckelstatus. Statskontoret anser också att det är oklart hur olika mått och indikatorer ska vägas samman vid uppföljningen.

Statskontoret anser att det är oklart om den föreslagna modellen för uppföljning skulle bidra till mer transparens och mindre godtycke, och om förbättringarna i så fall motsvarar kostnaderna för att tillämpa den.

Oklart hur mått och indikatorer ska vägas samman

Den föreslagna uppföljningsmodellen går ut på att väga samman de olika måtten till resultat för indikatorerna, vilka i sin tur vägs samman till en bedömning av måluppfyllelsen. Enligt Statskontoret är det oklart hur sammanvägningarna ska gå till, eftersom det inte finns några gemensamma enheter för måtten eller indikatorerna. Förslaget är att indikatorerna bara ska visa om utvecklingen i förhållande till ett utgångsläge har varit positivt, negativt eller oförändrat. Men för att kunna väga samman dem till en samlad bedömning av måluppfyllelsen så måste man också känna till graden av förändring. Det gäller inte minst på transportområdet, där det kan förväntas förekomma både negativa och positiva utfall samt målkonflikter.

Valet av mått

Statskontoret kan inte bedöma om alla de olika mått som föreslås är lämpliga eller nödvändiga för att kunna följa upp transportpolitiken. Men vi konstaterar att i vart fall en del av måtten är för grova eller kan bli direkt missvisande. Ett exempel är andelen projekt med en positiv nuvärdeskvot, som föreslås som mått för transportsystemets effektivitet. Till att börja med



borde det inte gälla andelen av antalet projekt, utan av investeringarnas storlek. Dessutom spelar det rimligen stor roll hur stor nuvärdeskvoten är för respektive projekt. Några få men stora mycket lönsamma projekt kan väga upp ett stort antal små projekt som nästan når upp till en positiv nuvärdeskvot, och vice versa.

Det är viktigt att välja sådana mått som så tydligt som möjligt avspeglar de specifika effekterna av olika transportpolitiska åtgärder. Bland de mått som Trafikanalys föreslår finns en del som i hög grad påverkas av faktorer som ligger helt utanför transportpolitiken. Ett exempel är att storleken på den ekonomiska tillväxten sannolikt påverkar utfallet för flera av måtten i högre grad än de specifika transportpolitiska styrmedlen. Samma sak kan gälla utvecklingen av världsmarknadspriset på olja.

Blir uppföljningen bättre?

Den föreslagna modellen innebär att den interna expertpanelens kvalitativa bedömningar också i fortsättningen kommer att avgöra i vilken grad de transportpolitiska målen uppnås. Skillnaden mot i dag är att bedömningarna ska begränsas av de ramar som sätts av de sämsta utfallen för de olika nyckelmåtten och nyckelindikatorerna. Det är inte självklart att det minskar risken för godtycke och öka transparensen i någon större omfattning. Där- emot innebär modellen att det blir svårare att uppnå målen.

I rapporten anges inte hur förslaget påverkar kostnaderna för uppföljningen. Statskontoret kan därför inte bedöma om de eventuella förbättringarna skulle innebära någon effektivisering.

Tillförordnad generaldirektör Tony Malmberg har beslutat i detta ärende. Utredningschef Erik Nyberg och organisationsdirektör Michael Borchers, föredragande, var närvarande vid den slutliga handläggningen.

Tony Malmberg

Michael Borchers