

Finansdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remiss: Analyser och utvärderingar för effektiv styrning (SOU 2018:79)

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Synpunkter på det remitterade underlaget

VTI vill inledningsvis framhålla betydelsen av väl fungerande analys- och utvärderingsmyndigheter. En kunskapsbaserad analys i samband med att reformer övervägs är nödvändig, så är även fallet efter att reformer och investeringar har genomförts, för att åstadkomma en effektiv mål- och resultatstyrning och en så effektiv hantering av skattemedlen som möjligt. VTI ser positivt på en utveckling där ännu mer kraft läggs på att utvärdera och följa upp genomförda åtgärder.

I linje med resonemanget ovan ser VTI även positivt på att formerna för den analys- och utvärderingsverksamhet som lyder under regeringen utvecklas. Många resonemang som förs i betänkandet är intressanta och ter sig som ändamålsenliga, i synnerhet ambitionen att sträva mot mer av enhetlighet och ökad generalistkompetens. Detta kan till exempel, som diskuteras i betänkandet, uppnås genom en utvecklad koppling mellan myndigheterna å ena sidan och akademien och möjligen Statskontoret å andra sidan. Det är också angeläget att utveckla formerna för mottagande av resultaten på regeringskansliet (något som diskuteras nedan). Ett konkret sätt att utveckla generalistkompetensen genom ökad forskningsanknytning är att tydligt peka ut en sådan samverkan i de uppdrag som regeringen formulerar till myndigheterna – för VTI:s del skulle det i första hand handla om de uppdrag som går till Trafikanalys.

När det gäller den organisationsförändring som föreslås är VTI däremot mera tveksamt till förslagen. Visserligen skulle en myndighet för ”Tillväxt- och samhällsbyggnadsanalys”, den av de föreslagna myndigheterna som skulle ligga närmast VTI:s verksamhet, kunna gynna en helhetssyn och ett överbryggande mellan olika verksamhets- och sektorsområden.¹ Samtidigt är integreringen av Kulturanalys i en sådan myndighet mera svårförståelig. Viktigast är dock att de

¹ För att de transportpolitiska målen och transportsektorns klimatmål ska kunna uppnås krävs ju en genomtänkt samhällsplanering, inte minst med avseende på utformningen och utvecklingen av städer, som möjliggör en förändrad mobilitet.

överväganden som leder fram till de nya myndigheterna i allt för liten utsträckning baseras på empiriskt underlag, även om de faktorer som tas upp i sig är intressanta. VTI ser helt enkelt inte att den organisationsförändring som föreslås är väl motiverad, vilket är en stor brist inte minst med tanke på de stora transaktionskostnader som en organisationsförändring av detta slag skulle medföra. Ett exempel på bristande underlag handlar om organisationsstorlek. En stor organisation kan samutnyttja gemensamma funktioner. För närvarande verkar det dock saknas kvantitativa analyser av vilken myndighetsstorlek som minimerar gemensamma fasta kostnader. Den optimala storleken är därför omöjlig att veta i förväg.

VTI vill dessutom framhålla att det som av utredningen lyfts fram som en brist – att ”en myndighet med ett uppdrag avgränsat till en sektor har svårare att helt frigöra sig från sektorns gemensamma värderingar och synsätt” (sid 196) – också är det som leder till en hög sakkompetens och relevans för regeringen. VTI delar således inte bedömningen att sakkompensen entydigt ökar med ökad bredd.

En observation som upprepats i flera studier² av mål och resultatstyrning är att det finns brister i regeringskansliets förmåga att ta emot och omsätta kvalificerad information om resultat och prestationer i myndigheterna. Alternativet att lägga analys- och utvärderingsresurserna i regeringskansliet är liksom den föreslagna organisationsförändringen förenat med transaktionskostnader och det finns inte tillräcklig empiri för att föra fram ett sådant förslag som ett huvudförslag (på samma sätt som det inte finns tillräcklig empiri för att helt avfärda förslaget). Givet att den nuvarande ordningen med mindre, sakkunniga analys- och utvärderingsmyndigheter kommer att fortsätta gälla är det under alla omständigheter viktigt att se över hur mottagningsförmågan kan utvecklas.

I avsnitt 6.1. berörs kortfattat betydelsen av en helhetssyn som förmår dra nytta av olika forskningsområden och skilda vetenskapliga perspektiv. VTI instämmer i att en sådan helhetssyn är av stor betydelse och att brister därvidlag skulle kunna leda till en för snäv blick på politikområdet ifråga. Detta skulle kunna leda tankarna till att en stor analysmyndighet trots allt är att föredra. Kopplingen har dock ingen solid empirisk grund – däremot pekar den mera entydigt på betydelsen av tvärvetenskaplig forskning och kunskapsproduktion, något som på transportområdet säkerställs med ett särskilt transportforskningsinstitut (VTI) som enligt sin instruktion ska tillhandahålla tvärvetenskapliga forskningsmiljöer.

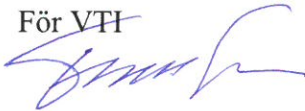
Slutligen konstaterar VTI att ett viktigt område som inte behandlas närmare i utredningen är klimatpolitiken, ett område som har en stark koppling till flera sektorer, inte minst transportsektorn. Till följd av antagandet av det klimatpolitiska ramverket 15 juni 2017 bildades det klimatpolitiska rådet den 1 januari 2018. Detta råd är ”ett tvärvetenskapligt expertorgan med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är

² Se t.ex. Molander, Nilsson och Schick, 2002, Vem styr? SNS-förlag (särskilt kapitel 7 och 8).

förenlig med klimatmålen.” (Regeringens prop. 2016/17:146) På det hela taget framstår den verksamhet (granskning, utvärdering, analys) som Klimatpolitiska rådet bedriver som värd att nämna och resonera kring i betänkandet om analys och utvärderingar för effektiv styrning.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Avdelningschef Mattias Viklund har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också forskarna Roger Pyddoke och Karin Thoresson deltagit.

För VTI



Tomas Svensson
Generaldirektör