Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2022-02-25

Ärende
FTN 2021-0065

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Färdtjänstnämnden
2022-03-16, punkt 5

Information om framtagandet av nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Ärendebeskrivning

Ärendet avser information till färdtjänstnämnden om hur arbetet fortlöper avseende framtagandet av ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Trafiknämnden har fått samma informationsärende på nämndsammanträdet den 15 mars 2022.

Bakgrund
Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. För Stockholms län vidkommande är det Region Stockholm genom trafiknämnden som är regional kollektivtrafikmyndighet. En av myndighetens centrala uppgifter är enligt kollektivtrafiklagen att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Det nuvarande regionala trafikförsörjningsprogrammet antogs av dåvarande landstingsfullmäktige oktober 2017.

Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Målen ska peka ut den strategiska inriktningen för Region Stockholms och andra aktörers arbete med kollektivtrafiken utifrån de behov som finns i regionen. Programmet ska enligt lag också beskriva åtgärder för miljö och tillgänglighet samt omfattning av färdtjänsten. Programmet ska motivera vilken kollektivtrafik som ska ombesörjas genom beslut om allmän trafikplikt. Den regionala kollektivtrafiken ska medverka till en samhällsutveckling i enlighet med inriktningen i RUFS

2050. För trafikförvaltningen, som kollektivtrafikansvarig i regionen, finns det ett internt syfte att få ett styrande måldokument som är vägledande för strategier, utredningar och beslut inom verksamheten.

Det förberedande arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram inleddes under våren 2021. Normalt uppdateras trafikförsörjningsprogrammet vid varje mandatperiod, men med anledning av covid-19 pandemin och dess påverkan på kollektivtrafiken beslutade trafiknämnden, 2021-05-18, en förlängning av giltighetstiden för nuvarande trafikförsörjningsprogram till och med slutet av 2023. Den förlängda tidsperioden ger möjlighet att utvärdera effekterna på kollektivtrafiken och arbeta fram mål och inriktning som möter de nya förutsättningarna.

Ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län planeras att fastställas av regionfullmäktige i november 2023 i samband med beslut om budget.

Underlag

- Bilaga *Utveckling av mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet*

Framtagande av ett nytt trafikförsörjningsprogram

Projektets arbete i korthet
Det förberedande arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram påbörjades under våren 2021. Deltagare i projektorganisationen kommer från flera avdelningar inom trafikförvaltningen samt från regionledningskontoret inom Region Stockholm för att säkra en god förankring och tillvarata de olika kompetenser som finns representerade på de olika avdelningarna och förvaltningarna.

Projektets fokus under 2021 och 2022 är främst fördjupade utredningar och samrådsaktiviteter för att ta fram en ny uppsättning mål och indikatorer. Utredningarna har hittills omfattat bland annat utvärdering av nuvarande trafikförsörjningsprogram, olika omvärldstrender och pandemins effekter på kollektivtrafiken. Arbetet i projektet är en iterativ process vilket innebär att

utredningarna kommer att fortsätta under 2022 parallellt med samrådsaktiviteterna. Samrådsaktiviteter planeras under våren och hösten 2022.

Med utgångspunkt från utredningar och samrådsaktiviteter utarbetas ett remissförslag som ska beslutas av trafiknämnden i början av 2023. Region Stockholm via regionledningskontoret ansvarar för remissförfarandet och hanterar även den slutliga bearbetningen inför beslut i regionfullmäktige i november 2023 i samband med beslut om budget. Det är i enlighet med ILS (integrerad ledningssystem) som beslut om styrande dokument tas i samband med budget. En fortsatt samverkan mellan regionledningskontoret och trafikförvaltningen ska finnas till dess det nya programmet är antaget.

Programmets mål och inriktning
I grunden kommer det nya trafikförsörjningsprogrammet bygga vidare på tidigare trafikförsörjningsprogram, men anpassa till nya förutsättningar och utmaningar. Trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat förhålla sig till de övriga styrande dokumenten inom Region Stockholm som t.ex. regionala utvecklingsplanen i Stockholms län (RUFS 2050), hållbarhetsstrategin och budget.

För att kunna arbeta med programmets mål och inriktning har ett flertal kunskapsunderlag tagits fram och ytterligare kommer att tas fram efter hand och vid behov. För att studera erfarenheterna av nuvarande trafikförsörjningsprogram har en intervjustudie genomförts bland medarbetare inom trafikförvaltningen. Underlaget lyfter fram utvecklingsbehov för trafikförsörjningsprogrammet som helhet, varav merparten kretsar kring målmodellen, målen och indikatorerna och programmets genomslag i verksamheten.

Som underlag till programmets kommande inriktning och mål har även en sammanställning gjorts av den kontext av mål och styrande dokument som trafikförförsörjningsprogrammet befinner sig i. Det gäller allt från de globala hållbarhetsmålen, via nationella och regionala mål till trafikförvaltningens strategiska ramverk. Underlaget innehåller en översiktlig analys över hur trafikförsörjningsprogrammet i nuläget knyter an till denna kontext och belyser relevanta kopplingar som saknas.

En omvärlds- och trendanalys har också gjorts inom projektet och bygger vidare på trafikförvaltningens rapport ”Omvärld i förändring” från 2019, med beaktande av pandemins effekter. Fyra megatrender och dess potentiella konsekvenser för kollektivtrafiken beskrivs. Underlaget kommer att uppdateras under projektets gång, efterhand som kunskap om pandemins effekter på resandet och på resenärernas behov och värderingar ökar.

Under våren 2022 inleds arbetet med att formulera förslag på mål med stöd av kunskapsunderlagen. Mer om resultaten från målutvecklingsarbetet kan läsas i bilagan *Utveckling av mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet*.

En samlad hållbarhetsbedömning
Det ska genomföras en samlad hållbarhetsbedömning av det nya trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med hållbarhetsbedömningen är att säkerställa att de tre hållbarhetsdimensionerna (social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet) genomsyrar trafikförsörjningsprogrammet och att bedöma hur väl programmet bidrar till en hållbar utveckling i Stockholmsregionen.

Med benämningen *samlad hållbarhetsbedömning* omfattas här såväl hållbarhetsbedömning som strategisk miljöbedömning. Enligt ny lagstiftning i Miljöbalken kan en myndighet som upprättar eller ändrar ett program som krävs i lag[1] behöva göra en *strategisk miljöbedömning* om genomförandet av programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Trafikförvaltningen har gjort bedömningen att trafikförsörjningsprogrammet medför en betydande miljöpåverkan och därför görs en strategisk miljöbedömning parallellt med hållbarhetsbedömningen.

Planen är att båda bedömningarna ska ske parallellt och i växelverkan med varandra och mynna ut i en rapport där miljökonsekvensbeskrivningen utgör en egen del i rapporten. Den samlade hållbarhetsbedömningen utgår bland annat från nationella miljömål, Agenda 2030 och Regions Stockholms Hållbarhetsstrategi.

[1] Regionala kollektivtrafikmyndigheter har, enligt kollektivtrafiklagen, uppdrag att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram.

Dialog och förankring
Det pågår planering för samrådsaktiviteter under 2022. Det är reglerat i kollektivtrafiklagen att samråd ska göras vid framtagande av trafikförsörjningsprogram. För Region Stockholms del är det centralt att trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i bred förankring. Region Stockholm kan inte ensamt bidra till målen för kollektivtrafikens utveckling utan det behöver ske i samverkan med olika aktörer i regionen. En intressentanalys har gjorts i projektet och identifierar viktiga intressentgrupper som får möjlighet att ta del av information och tycka till i olika frågor som rör trafikförsörjningsprogrammet. Samrådsaktiviteterna kommer ske i olika former och rikta sig till olika intressentgrupper beroende på innehåll och frågeställning. Exempel på intressentgrupper är länets kommuner, trafikoperatörer, intresseorganisationer, närliggande regionala kollektivtrafikmyndigheter, allmänheten samt statliga myndigheter. Den 19 november 2021 hade trafikförvaltningen en livesändning som riktade sig till externa aktörer med information om det kommande arbetet och vikten av att ha dialog med regionens aktörer gällande programmets inriktning och mål.

Internt inom Region Stockholm sker dialog och förankring genom olika grupperingar och aktiviteter som till exempel arbetsgrupper, deltagande i workshops och information via intranätet och på projektsidan. Regelbundna avstämningar sker med pågående aktivitet[2] *Kollektivtrafiken efter pandemin (TN 2021-0610)*. Regionledningskontoret är en viktig dialogpartner för att skapa samsyn kring hur trafikförsörjningsprogrammets syfte och funktion synkar med andra styrande dokument och övrig planering inom Region Stockholm.

Det finns en extern projektsida som kommer bli en viktig plattform under arbetets gång. Där finns information om arbetet med trafikförsörjningsprogrammet och löpande information kommer fyllas på med samrådsunderlag och tillhörande samrådsaktiviteter. Länk till den interaktiva projektsidan finns på www.regionstockholm.se, sök efter regionalt trafikförsörjningsprogram.

Dialog och förankring ska också ske med trafiknämnden som ska besluta om förslaget till ett nytt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Därför

[2] Verksamhetsplan 2022, trafikförvaltningen. TN 2020-1671

kommer en politisk referensgrupp med representant från varje parti att tillsättas. Syftet är att skapa ett forum för politiska representanter från trafiknämnden att diskutera mål och inriktning för det kommande regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. Forumet ger också möjlighet för representanterna att förstå hur trafikförsörjningsprogrammet växer fram utifrån resultaten från utredningar och dialog. Den politiska referensgruppen diskuterar och bidrar med synpunkter på strategisk nivå med fokus på programmets inriktning och mål. Genom att tillsätta en politisk referensgrupp kan bättre förutsättningar skapas för en bred politisk samsyn avseende inriktning och mål i trafikförsörjningsprogrammet. Det är särskilt angeläget då framtagandet av nytt program sträcker sig över två mandatperioder. Förslaget är att den politiska referensgruppen ska ses fyra gånger under 2022.

Trafikförvaltningen avser att återkomma till både trafiknämnden och färdtjänstnämnden med uppdaterad information om projektets framdrift längre fram under 2022.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BILAGA
2021-11-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
FTN 2021-0065

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Cecilia Forslund
08 -123 336 43
cecilia.forslund@regionstockholm.se

Bilaga 1

Utveckling av mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BILAGA
2021-11-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
FTN 2021-0065

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

2 Utveckling av trafikförsörjningsprogrammets målmodell 4

2.1 Kollektivtrafikens bidrag till eftersträvad samhällsutveckling 5

2.2 Gränssnittet mot ILS och budget 5

2.3 Sortering och eventuell prioritering av mål 6

2.4 Målens tidshorisonter 7

3 Megatrender och pandemins påverkan på kollektivtrafiken 8

3.1 Omvärldstrendernas påverkan på kollektivtrafiken 9

3.2 Pandemins effekter på kollektivtrafiken 9

4 Fortsatt arbete 11

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BILAGA
2021-11-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
FTN 2021-0065

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

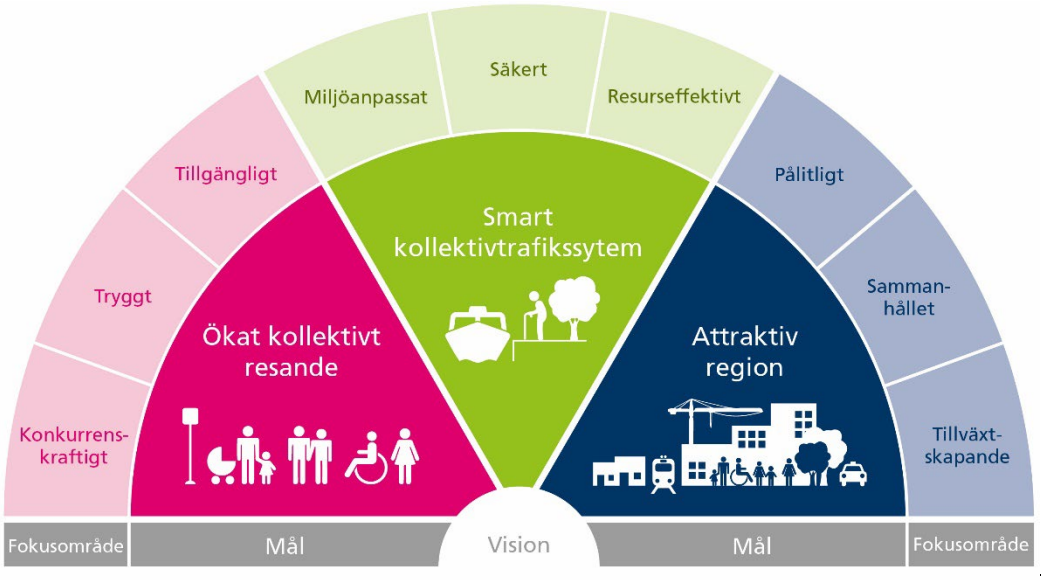
Centralt i projektet ”Framtagande av nytt trafikförsörjningsprogram” är arbetet som syftar till att formulera de mål och indikatorer som ska föreslås för det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Målutvecklingsarbetet har hittills omfattat framtagande av kunskapsunderlag samt en workshopserie med brett deltagande från trafikförvaltningen och medarbetare från regionledningskontoret. De kunskapsunderlag som tagits fram tar bland annat upp omvärldsförutsättningar, kontext för det regionala trafikförsörjningsprogrammet, erfarenheter av nuvarande trafikförsörjningsprogram och exempel från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Kunskapsunderlagen har fungerat som en språngbräda för workshopserien, som också kommer att fortsätta under nästa år.

Denna bilaga beskriver identifierade utvecklingsbehov och andra resultat från utredningsarbetet så här långt i processen.

2 Utveckling av trafikförsörjningsprogrammets målmodell

Målmodellen är den struktur för mål som idag utgörs av ”solfjädern” med vision, tre övergripande mål och nio fokusområden, kompletterat av mätbara indikatorer för uppföljning av målen mot år 2020 respektive 2030. Se figur 2 och 3.



Figur 1. Befintliga mål och fokusområden.

Fokusområde ***Konkurrenskraftigt***

Indikator	Basår (2015)	Måltal 2020	Måltal 2030
Kollektivtrafikens marknadsandel	49 %*	51,5 %	54 %
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik:			
på land och pendelbåtar	78 %	78 %	80 %
i skärgårdstrafiken	96 %	96 %	96 %
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	86 %	86 %	86 %

Figur 2. Befintliga indikatorer och måltal inom fokusområde ”Konkurrenskraftigt”.

Med utgångspunkt i framtagna kunskapsunderlag ser projektet över hur denna modell skulle kunna utvecklas. Ambitionen är att skapa ett upplägg för mål som fungerar ännu bättre för den interna verksamheten och för det arbete mot målen som sker i samverkan med andra aktörer. Arbetet med målmodellen

kretsar kring frågor som rör bland annat rådighet över mål, tidshorisonter för mål, stöd för prioritering bland mål, terminologi och hierarki för mål. Arbetet med målmodellen går också översiktligt in på teman för mål.

Den befintliga målmodellen har identifierats vara kommunikativt välfungerande och i stort rymma den bredd av områden som är relevanta att målsätta även framgent. Bland de utvecklingsbehov och utvecklingsmöjligheter som har identifierats för målmodellens uppbyggnad beskrivs nedan fyra huvudsakliga områden.

2.1 Kollektivtrafikens bidrag till eftersträvad samhällsutveckling

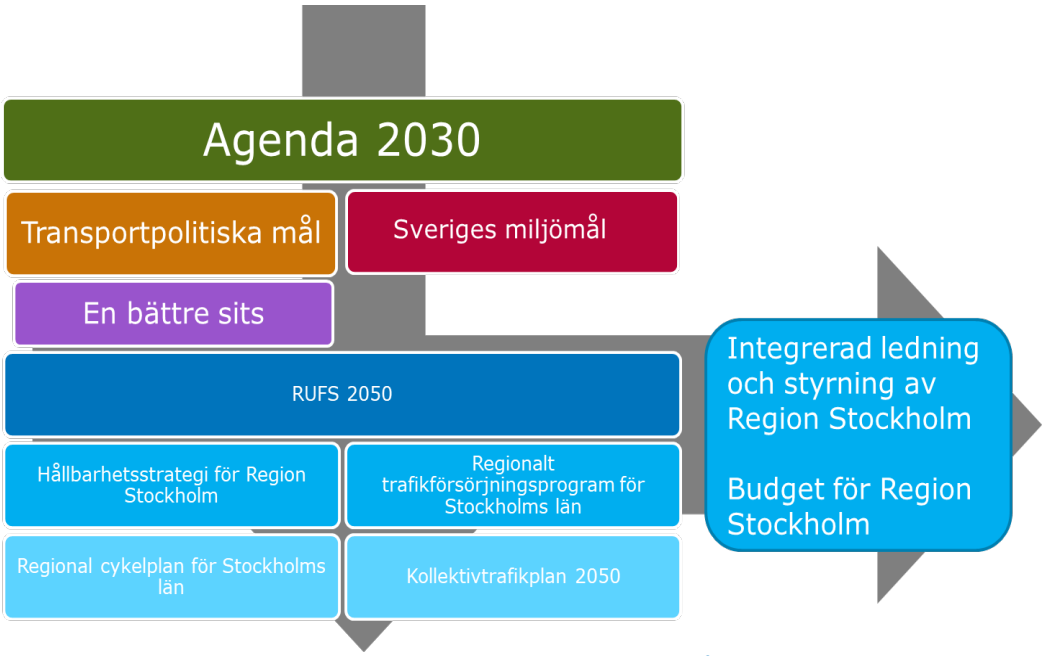
I nästa trafikförsörjningsprogram finns behov av ytterligare konkretisering av vad det är som ska uppnås och varför. Tydligare härledning till de samhällsmål som kollektivtrafiken ska stötta och de samhällsnyttor som kollektivtrafiken genererar är en nyckel.

Hur kollektivtrafiken bidrar till de globala hållbarhetsmålen (inte minst mål 13 ”Bekämpa klimatförändringarna” och mål 11 ”Hållbara städer och samhällen”) och till korresponderande nationella mål är exempel på sådant som behöver adresseras. I förhållande till RUFS 2050 har bland annat identifierats behov att se över trafikförsörjningsprogrammets omhändertagande av målet ”En öppen, jämlik, jämställd och inkluderande region”.

Övergripande mål för kollektivtrafikens utveckling är naturligt sådana som många samhällsaktörer behöver samverka kring. Att styra mot mål som trafikförvaltningen och Region Stockholm har begränsad rådighet över är dock en utmaning. Att tydliggöra vilka verktyg som Region Stockholm råder över respektive vilka verktyg som andra aktörer råder över är något som behöver utvecklas i trafikförsörjningsprogrammet.

2.2 Gränssnittet mot ILS och budget

Ett centralt utvecklingsbehov är att förstärka interaktionen mellan trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål och den årliga verksamhet som sker utifrån budget. Region Stockholms system för integrerad ledning och styrning, ILS, fungerar som en brygga mellan dessa.



Figur 3. Trafikförsörjningsprogrammet i sitt sammanhang av mål och styrdokument.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller målformuleringar som inte förekommer bland regionens nämnd- och verksamhetsspecifika mål. Här finns ett behov av harmonisering, vilket kommer att ses över i arbetet framöver.

De flesta av trafikförsörjningsprogrammets befintliga indikatorer följs inom ramen för ILS. Det innebär att det sker ett kontinuerligt arbete med utveckling av indikatorerna och årligen sätts målnivåer utifrån de långsiktiga målen i trafikförsörjningsprogrammet, med hänsyn till de ekonomiska ramarna i budget. Erfarenheter från det arbetet ger vid handen att det finns utvecklingsbehov vad gäller både mätbarhet och relevans för vissa indikatorer.

2.3 Sortering och eventuell prioritering av mål

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag är omfattande. Enskilda verksamhetsområden, projekt och uppdrag bidrar i varierande utsträckning till enskilda mål och fokusområden. En upplevd brist är dock att trafikförsörjningsprogrammet inte ger någon vägledning vad gäller att hantera målkonflikter. Målkonflikter kan exempelvis gälla mål som styr mot ekonomisk effektivitet och mål som styr mot ökad tillgänglighet. Delar av befintlig målmodell kan också närmare liknas vid krav (t ex vad gäller säkerhet), medan andra delar av målmodellen uppfattas som mer kompromissbara (t ex vad gäller konkurrenskraft).

Exempel på hur mål kan uttryckas i relation till varandra finns i de transportpolitiska målen. Dessa tydliggör att utvecklingen inom det så kallade funktionsmålet inte får ske på bekostnad av utvecklingen inom det så kallade hänsynsmålet. Ett annat exempel kommer från Region Västmanland som i sitt nyligen antagna trafikförsörjningsprogram valt att sortera upp eftersträvad utveckling i mål respektive baskrav, där de senare är att betrakta som överordnade målen.

2.4 Målens tidshorisonter

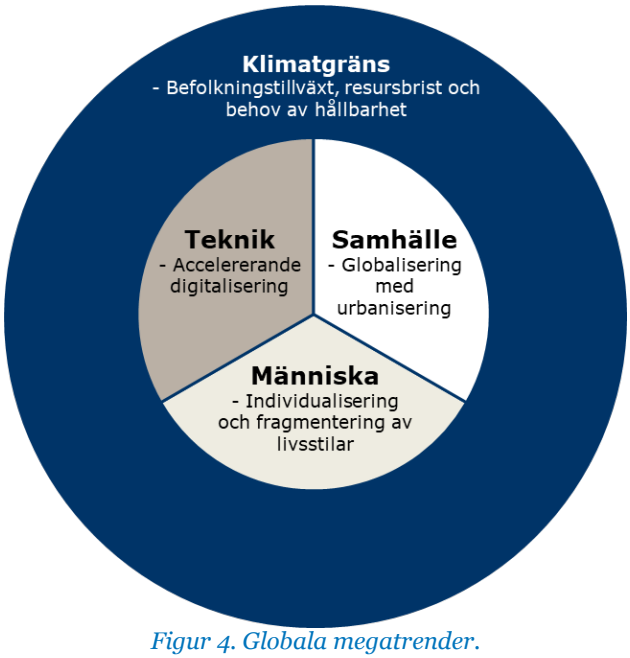
Nu gällande trafikförsörjningsprogram har en målhorisont som sträcker sig till 2030. En tidshorisont om 10-12 år är vanligt förekommande även hos andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Större förändringar vad gäller förutsättningarna för transporter och kollektivtrafik samt vad gäller invånarnas behov och preferenser inom mobilitet kan nu skönjas i framtiden, delvis bortom 2030. Utvecklingen triggas inte minst av den successiva omställningen till noll nettoutsläpp av växthusgaser, den fortsatta introduktionen av elbilar och så småningom teknik för självkörande fordon på bredare front. Pandemin har orsakat beteendeförändringar som kommer kvarstå på kort sikt, t ex vad gäller distansarbete, men som är svårare att bedöma hur de påverkar på längre sikt.

För att kunna hantera dessa skeenden bedöms att trafikförsörjningsprogrammets mål dels behöver blicka längre fram i tiden än idag. En synkning mot målhorisont i den regionala utvecklingsplanen samt kommande Kollektivtrafikplan, det vill säga 2050, bedöms som rimlig. Därutöver finns behov av en kompletterande, kortare, tidshorisont för mål, med hänsyn till återhämtningen efter pandemin och inte minst behovet av förbättrad harmonisering med mål inom ILS, som nämnts ovan.

3 Megatrender och pandemins påverkan på kollektivtrafiken

I trafikförvaltningens omvärlds- och trendanalys uppmärksammas drivkrafter som bedöms få en stor inverkan på kollektivtrafikens utveckling i Stockholmsregionen. I den tredje utgåvan *Omvärld i förändring 2019* beskrevs fyra globala megatrender som agerar drivkrafter för omvärldsförändringar som påverkar kollektivtrafiken: demografiskt skifte med krav på hållbarhet, accelererande digitalisering, haltande globalisering med stark urbanisering och livsstilar som blir mer individualiserade och fragmenterade.

De fyra megatrenderna illustreras nedan i en rund figur.



Figur 4. Globala megatrender.

Figurens yttre cirkel representerar den omvärldstrend som omfattar demografiskt skifte med krav på hållbarhet. Trenden kan betraktas resultera i en gräns, här kallad ”klimatgräns”, som skeenden inom övriga trender kommer att behöva förhålla sig till.

I förhållande till megatrenderna fungerar den ännu pågående pandemin som en katalysator, vilket innebär att den förstärker och påskyndar vissa händelseförlopp medan andra bromsats något. Pandemin har däremot inte förändrat megatrenderna i sig.

3.1 Omvärldstrendernas påverkan på kollektivtrafiken

Ökande befolkning innebär fler resor med alla trafikslag och ökad efterfrågan på kollektivtrafik. Samtidigt innebär klimatinsikter hos befolkning och aktörer förväntan på att kollektivtrafiken ska lösa fler resebehov samt ställer krav på minskat klimatavtryck för transporter. Ökade risker för extremväder ger behov av klimatsäkrad kollektivtrafikanläggning. Pandemin har inte ändrat läget, befolkningstillväxt, jordens resursbrist och förstärkt klimatavtryck fortsätter. Senaste rapporten från FN:s klimatpanel pekar tydligt på utmaningarna och vikten av att agera här och nu.

Digitala plattformar möjliggör utvecklade mobilitetslösningar och kombinerad mobilitet, där kollektivtrafiken utgör en del. Förändrade livsstilar påverkar resvanorna och leder till en ökad öppenhet mot delningstjänster, exempelvis inom mobilitet. Ökad individualisering innebär ökade krav på valmöjligheter, snabbhet, enkelhet och hållbarhet. I takt med att fler personer med utländsk bakgrund kommer till regionen innebär det att kollektivtrafiken behöver planera för ökande behov inom exempelvis flerspråkighet.

I storstadsregioner är kollektivtrafikens roll att erbjuda mobilitet med hög kapacitet på starka stråk fortsatt central. Kollektivtrafiken behöver ständigt utvecklas för att möta konkurrens från bilar, inte minst mot bakgrund av att 5G-tekniken och artificiell intelligens möjliggör skapandet av självkörande fordon. Pandemin har påskyndat digitaliseringen ytterligare med nya arbetssätt och ökad användning av digitala verktyg, både i arbete och under fritid. Ökad digitalisering innebär också fler cyberhot och ger ökad sårbarhet.

Globaliseringen har försvagats av pandemin men urbaniseringen fortsätter. En ökad möjlighet finns att storstadsområden efter pandemin växer lika mycket i periferi och närförorter som i de centrala delarna. I urbana områden ökar behovet av trygghet- och säkerhetsåtgärder.

3.2 Pandemins effekter på kollektivtrafiken

Hur pandemin på sikt kommer att påverka resvanorna generellt, resandet med kollektivtrafiken och resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken är ännu osäkert. Fyra sammanfattande punkter kan framhållas i nuläget:

- Under pandemin har det generella resandet i Sverige gått ner och resvanor har påverkats. Fler resor med bil, cykel och gång, färre resor med kollektivtrafiken

- Pandemin har ökat användningen av digitala verktyg, både i arbete och under fritid. I den mån distansarbetet kvarstår kommer det påverka arbetsresor med kollektivtrafiken.

- Resebehoven för fritidsresor har påverkats mindre av pandemin. Kollektivtrafiken har traditionellt en svag konkurrenskraft på bland annat tvärresor och en del resmål för fritidsresor. Det är en utmaning att öka konkurrenskraften i dessa relationer.

- Pandemin har ändrat människors upplevelse av trängsel, ombord och i resenärsmiljöer. En majoritet uppger att de tänker återgå till att resa som innan pandemin men det finns grupper som är mer osäkra kring sitt framtida resande med kollektivtrafiken. Det krävs insatser för att locka tillbaka resenärer och locka nya resenärer till kollektivtrafiken, samtidigt som valet att istället gå eller cykla behöver bejakas.

4 Fortsatt arbete

De insikter och utvecklingsbehov som presenterats i denna bilaga ligger till grund när projektet under våren 2022 påbörjar arbetet med att formulera förslag till mål och tillhörande indikatorer. Samrådsaktiviteter kommer att planeras in för att kunna omhänderta inspel från intressenter kring mål och för att förankra det arbete som sker.

Inom ramen för målutvecklingsarbetet planeras också för att se över hur, och med vilken frekvens, som trafikförsörjningsprogrammet ska följas upp. I trafikförsörjningsprogrammet uppges idag att uppföljning ska ske varje mandatperiod, inför revidering av programmet. I praktiken följs merparten av trafikförsörjningsprogrammets indikatorer upp åtminstone årligen, tillsammans med övriga indikatorer inom de nämnd- och verksamhetsspecifika mål som berör trafik- och färdtjänstnämnderna. De rapporter som tas fram innehåller också analyser över utfallet för indikatorerna och bedömningar av måluppfyllelse och vilka utmaningarna är framåt. Utfall, analys och bedömningar från de två senaste åren finns att läsa i verksamhetsberättelse respektive hållbarhetsredovisning för 2019 och 2020.[1]

Med hänsyn till denna kontinuerliga uppföljning av indikatorer finns behov av att precisera vad en uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet ska fokusera på för att inte bara överlappa den rapportering som redan sker. Viktigt att komma ihåg är dock att det inte ska vara indikatorerna som styr utan målen i det kommande trafikförsörjningsprogrammet.

---

[1] RS 2020-0769 Trafiknämnden/Trafikförvaltningen, *Bilaga indikatorer beslutade av nämnd*, Verksamhetsberättelse 2020.

TN 2020-0044 *Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2020*

TN 2019-0069 Trafiknämnden/Trafikförvaltningen, *Bilaga Lokala mål och indikatorer*, Verksamhetsberättelse 2019

TN 2019-0069/RS 2019-0242 *Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2019*