



VIDAREUTVECKLING AV DET
TRANSPORTPOLITISKA MÅLET
OCH DESS DELMÅL

Förord

SIKA har i uppdrag att följa och sammanställa information om den vidareutveckling av befintliga och nya transportpolitiska (etapp)mål som har skett under året 2004. I denna promemoria följer en kort sammanfattning av det arbete som lagts ned under året på målformuleringsfrågor.

Inga beslut om nya målformuleringar eller etappmål inom transportpolitiken har fattats under 2004, utan året karaktäriserades främst av att underlag begärts in och levererats inför den transportpolitiska propositionen som ska läggas under 2005.

Författare till denna promemoria är Åsa Vagland, SIKA.

Stockholm i februari 2005

Kjell Dahlström
Direktör

Innehåll

1	EUROPEISKT SAMARBETE OM UPPFÖLJNING AV TRANSPORTPOLITISKA MÅL	4
2	DET ÖVERGRIPANDE MÅLET	5
3	TILLGÄNGLIGHET, REGIONAL UTVECKLING OCH TRANSPORTKVALITET	6
4	JÄMSTÄLLDHET	8
5	TRAFIKSÄKERHET	9
6	MILJÖ	10

1 Europeiskt samarbete om uppföljning av transportpolitiska mål

SIKA deltog under hösten 2002 i en workshop om uppföljning av transportpolitiska mål anordnad av Nederländernas transportdepartement. Workshopen behandlade vad uppföljning och transportpolitiska mål är för något och vad det ska vara bra för. Hösten 2003 deltog SIKA i en uppföljande workshop i Paris.

Under 2004 har ingen workshop arrangerats men nätverket används fortfarande för utbyte av erfarenheter.

2 Det övergripande målet

Det övergripande transportpolitiska målet är formulerat enligt följande: *Det övergripande målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

SIKA redovisade för andra gången en uppföljning av det övergripande målet i rapporten om uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål¹ som lämnades in till regeringen i maj 2004. Det är inte möjligt att följa utvecklingen mot det övergripande målet i sin helhet, eftersom det saknas metoder och underlag för detta, utan SIKA har valt att titta på vissa delområden.

I årets rapport granskar SIKA bland annat remissversionerna av de nationella åtgärdsplaner som Banverket och Vägverket lämnade in till regeringen senare under året. SIKA konstaterar att samhällsekonomisk effektivitet har begränsad betydelse i det samlade valet av investeringsåtgärder i planerna. Att genomföra investeringarna i planerna skulle sannolikt leda till att den svenska transportförsörjningen förflyttar sig i riktning bort ifrån ett samhällsekonomiskt effektivt tillstånd. Även när det gäller trafikens kostnadsansvar är det långt kvar till ett samhällsekonomiskt optimalt tillstånd.

¹ SIKA Rapport 2004:3 *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*, maj 2004.

3 Tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet

Gällande mål

Som transportpolitiskt delmål för tillgänglighet gäller att *transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses*. För regional utveckling gäller att *transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd*.

Som transportpolitiskt delmål för transportkvalitet gäller sedan regeringens infrastrukturproposition 2001² att *transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet*.

När det gäller etappmål finns följande etappmål för funktionshindrades tillgänglighet:

Senast 2010 ska kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.

Dessutom tillkom i regeringens infrastrukturproposition 2001 följande etappmål för tillgänglighet och regional utveckling:

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.
- Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka.
- Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort.
- Ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas för delmålen om tillgänglighet och positiv regional utveckling.

Samt följande etappmål för transportkvalitet:

Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information, successivt förbättras.

Uppföljningssystem

I juni presenterades rapporten *Mått för måluppföljning – Tänkbara mått för de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och*

² *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*, prop. 2001/02:20.

*transportkvalitet*³. Rapporten är ett resultat från den arbetsgrupp som startades under 2001 med representanter från Banverket, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket, Vägverket och med SIKA som sammankallande. Syftet med rapporten är att beskriva tänkbara mått och indikatorer gällande persontrafik för de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet och rapporten svarade mot det behov som fanns hos trafikverk och andra myndigheter om att skapa ett uppföljningssystem för dessa delmål och som uttalades i infrastrukturpropositionen.

Vägverket har under året arbetat internt med att ta fram kriterier för hur måluppfyllelse ska bedömas. Arbetet tar sin utgångspunkt i de redovisningskrav på måluppfyllelse som Vägverket har i sitt regleringsbrev.

Tillgänglighet för alla

Trafikverken har i de senaste årens regleringsbrev haft i uppgift att redovisa andelen funktionshindrade och övriga resenärer med särskilda behov som kan använda transportsystemet. I samarbete med Rikstrafiken har därför trafikverken gjort en gemensam upphandling av en mätmetod för att fånga användarnas uppfattning. Mätmetoden har nu använts i tre år och resultaten presenteras i trafikverkens sektorsrapporter.

Transportkvalitet

Sjöfartsverket har tagit initiativ till en arbetsgrupp bestående av representanter för sjöfartens intressenter med syfte att utarbeta indikatorer för de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet inom sjöfartssektorn. Tanken är att indikatorerna ska vara en del i ett enkelt system för Sjöfartsverkets sektorsrapportering men de bör även kunna utvidgas till att fungera för ett trafikslagsövergripande system.

³ SIKA Rapport 2004:5.

4 Jämställdhet

Som transportpolitiskt delmål för jämställdhet gäller att *målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.*

I samband med att delmålet utvecklades i trafikverkens styrdokument tillkom ytterligare en mening till målet. Denna mening lyder ”*målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom /respektive/ transportområdet*”.

I oktober 2002 lämnade SIKA in regeringsuppdraget om förslag till etappmål för ett jämställt transportsystem. Eftersom SIKA:s förslag till etappmål mest bestod av förslag till fortsatt arbete för att kunna utarbeta etappmål har uppdraget inte lett till några fastställda etappmål ännu.

Uppföljning av representationen i beslutande organ

Trafikverkens handläggare för målet om jämställdhet har tillsammans med SIKA träffats ett antal gånger under året för att diskutera gemensamma angreppssätt för att uppnå målet om ett jämställt transportsystem. I mars tog arbetsgruppen initiativ till en upphandling av en kartläggning av representation av kvinnor och män i beslutande organ inom transportsektorn. I november redovisade Markör AB uppdraget i rapporten *Representation av kvinnor och män i beslutande organ inom transportsektorn*.⁴ Undersökningen gäller främst sammansättningen i styrelser, VD samt styrelseordförande i den politiska ledningen, transportmyndigheter och övriga myndigheter samt påverkans- och branschorganisationer.

Resultatet visar att styrelser för beslutande organ inom transportsektorn i hög grad är dominerad av män och att majoriteten av VD-posterna och styrelseordförande-posterna innehas av män. Könstilldelningen är något jämnare på myndighetsnivå än på påverkans- och branschorganisationerna. Grundtanken med materialet är att det ska vara lätt att upprepa undersökningen och därigenom kunna följa utvecklingen framöver.

⁴ Markör AB, *Representation av kvinnor och män i beslutande organ inom transportsektorn, En kartläggning på uppdrag av SIKA, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket*, November 2004.

5 Trafiksäkerhet

Gällande mål

Som transportpolitiskt delmål för trafiksäkerhet gäller att *långsiktigt skall ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.*

Regeringen har fastställt följande etappmål för vägtrafikolyckor:

Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

Propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik

I maj 2004 föreslår regeringen i propositionen *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*⁵ att *Den långsiktiga inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet enligt beslutet om nollvisionen skall ligga fast samt att Etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen till år 2007 skall ligga fast*⁶. Regeringen bedömer att det krävs mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Regeringen konstaterar att etappmålet ligger fast och ser det som ett viktigt medel för att motivera och engagera aktörerna för att kunna nå det långsiktiga målet, nollvisionen.

Nationell samling för trafiksäkerhet

I augusti 2002 tog dåvarande näringsminister Björn Rosengren initiativ till en nationell samling för att öka trafiksäkerheten. Ulrika Messing bjöd in till ett möte i mars 2003 där tre problemområden identifierades: förbättrad hastighetsanpassning, ökad trafiknykterhet samt barn och unga i trafiken. Arbetet har fortsatt under 2004.

⁵ Prop. 2003/04:160

⁶ Prop. 2003/04:160, s. 39

6 Miljö

Gällande mål

Delmålet *En god miljö* innebär att transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.⁷ Till delmålet hör ett antal etappmål som regeringen fastslagit. Dessa finns bland annat redovisade i bilaga 2 i rapporten *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*.⁸

På miljösidan väntas under 2005 ett flertal propositioner, som behandlar miljömålen, klimatpolitiken, flexibla mekanismer respektive energipolitiken.

⁷ Prop. 1997/98:56, *Transportpolitik för en hållbar utveckling*.

⁸ SIKA Rapport 2004:3.