

Transportpolitiska mål och prioriteringar

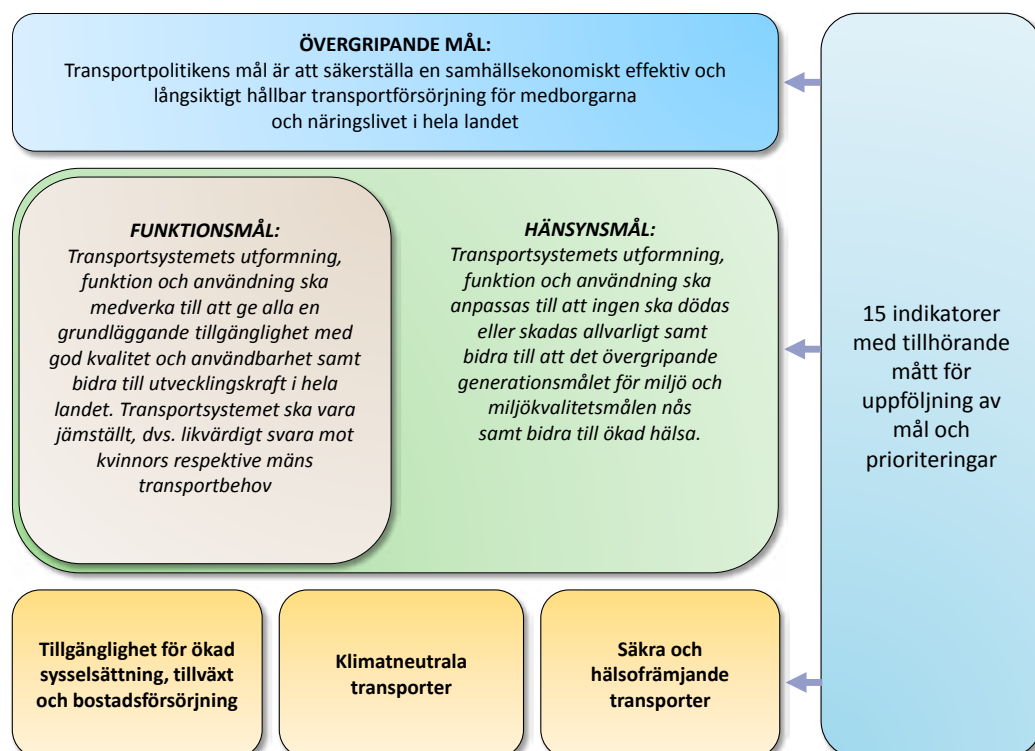
Ett förslag med tre delar

Trafikanalys har regeringsuppdrag att se över transportpolitikens preciseringar. Vid behov ska Trafikanalys föreslå förändringar för att tydliggöra regeringens prioriteringar och för att bidra till en effektiv målstyrning av transportpolitiken. Trafikanalys föreslår ett system med tre delar:

- Transportpolitiska mål, som bibehålls oförändrade
- Tre prioriteringar
- Indikatorer för uppföljning av mål och prioriteringar

Prioriteringar – inte tolkningar av målen i sin helhet

Trafikanalys konstaterar att de befintliga preciseringarna är formulerade för att täcka in många relevanta aspekter av målen. Preciseringarna har tjänat som en vägledning för myndigheter och andra aktörer att tolka vad funktions- respektive hänsynsmålet betyder. Eftersom preciseringarna omfattar så många aspekter fungerar de dock inte effektivt för att signalera prioriteringar eller i styrningen av transport-myndigheterna. För att åstadkomma en tydligare styrning krävs dels att färre områden pekats ut som prioriterade, dels en ökad tydlighet i hur prioriteringarna är formulerade. Trafikanalys föreslår därför att begreppet preciseringar inte längre ska användas. Istället föreslår Trafikanalys tre prioriteringar, varav två innehåller etappmål (*Figur 1*).



Figur 1. Transportpolitikens mål och prioriteringar

Tillgänglighet för ökad sysselsättning, hållbar tillväxt och bostadsförsörjning

Tillgängligheten har till 2030 utvecklats positivt och bidragit till en ökad tillväxt, sysselsättning och bostadsförsörjning.

Trafikanalys bedömning

Transportsystemets funktioner och vad det kostar att använda systemet, utgör den tillgänglighet som resenärer och transportköpare möter. Genom att på olika sätt utveckla tillgängligheten skapas möjligheter för ett utvecklat näringsliv, en högre tillväxt, ökad sysselsättning samt fler och bättre bostadsmiljöer. För att möta utmaningarna vad gäller klimat, säkerhet och hälsa kommer det till 2030 att ställas krav på en utvecklad tillgänglighet inom alla trafikslag. Det vill säga tillgängligheten behöver utvecklas för att kunna bibehållas eller ersätta en viss tillgänglighet med en annan typ av tillgänglighet som ger samma eller bättre förutsättningar att öka tillväxten, sysselsättningen och bostadsbyggandet till 2030.

Indikatorer som används i uppföljningen av prioriteringen

- Transportsystemets standard och tillförlitlighet
- Geografisk tillgänglighet – personresor
- Tillgänglighet till arbetstillfällen och skola
- Geografisk tillgänglighet – godstransporter
- Prisvärd och ekonomiskt överkomlig tillgänglighet
- Användbara och trygga transporter för alla

Några exempel på mått

- Avvikelse från underhållsstandard – väg (spårighet, ojämnhet och kantdjup)
- Punktlighet och restidsvariation på järnväg
- Logistikförutsättningar i det svenska transportsystemet (mätt med Logistics Performance Index, LPI)
- Det svenska transportsystemets kvalitet (mätt med Global Competitiveness Index, GCI)
- Andel av befolkningen som har god respektive acceptabel nivå på lokal, regional, interregional och internationell tillgänglighet
- Generaliserade transportkostnader för gods- respektive persontransporter

Klimatneutrala transporter

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes flyg) ska minska med minst 70 procent från år 2010 till år 2030. Energieffektiviteten ska förbättras för alla transporter. Sverige ska vara pådrivande för att få till stånd internationella överenskommelser som syftar till minskade utsläpp från luftfart och internationell sjöfart.

Trafikanalys bedömning

Prioriteringen är baserad på det förslag till etappmål för transportsektorn som Miljömålsberedningen lagt fram i betänkandet "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige" (SOU 2016:47). Trafikanalys föreslår att prioriteringen utöver etappmålet för inrikes transporter kompletteras med energieffektivitet som en central faktor. Det skulle annars vara möjligt att uppnå utsläppsmålet genom en övergång till biodrivmedel för inrikes transporter, utan hänsyn till om dessa drivmedel producerats och använts effektivt. Biomassan ska räcka till både internationella transporter, och som råvarubas för en rad andra produkter som på sikt också måste ställa om från fossila råvaror. Därför är en hög energieffektivitet sett till hela livscykeln viktigt.

Prioriteringen har en referens till att Sverige bör verka för att internationella överenskommelser om minskande utsläpp från internationella transporter kommer till stånd. Även detta ingår i Miljömålsberedningens förslag. FN:s organ för civil luftfart, ICAO, har beslutat att införa ett globalt om än frivilligt styrmedel som syftar till att den internationella luftfartens utsläpp inte ska öka efter år 2020. Om flygtrafikens utsläpp fortsätter öka måste flygbolagen kompensera

för detta genom att köpa utsläppskrediter från andra sektorer. En stabilisering av utsläppen är dock inte tillräckligt på längre sikt, så fortsatta förhandlingar om både luftfartens och sjöfartens utsläpp kommer att krävas.

Indikatorer som används i uppföljningen av prioriteringen

- Växthusgasutsläpp
- Energieffektivitet i gods- och persontransporter

Några exempel på mått

- Växthusgasutsläpp från inrikes trafik per trafikslag
- Energianvändning per utfört transportarbete, för samtliga trafik- och transportslag
- Andel av transportarbetet per trafikslag
- Leveranser av förnybara drivmedel
- Regeringens ställningstaganden och initiativ i internationella förhandlingar om växthusgasutsläpp

Säkra och hälsofrämjande transporter

Trafiksäkerheten ska utvecklas så att antalet omkomna inom vägtrafiken, bantrafiken och fritidssjöfarten halveras till år 2030, jämfört med 2015. Antalet allvarligt skadade i trafikolyckor ska under samma period minska med 25 procent. Antalet personer som utsätts för skadliga nivåer av buller eller luftföroreningar från trafik ska minska kontinuerligt. Andelen personer som får sitt behov av fysisk aktivitet uppfyllt genom sina dagliga resor ska öka fortlöpande.

Trafikanalys bedömning

Prioriteringen syftar till att tydliggöra styrningen och lyfta fram de områden som regeringen bedömer vara viktigast för att nå det övergripande målet. Etappmålen för trafiksäkerhet tar utgångspunkt från "Nystart för Nollvisionen" som nyligen presenterades av regeringen. I nystarten nämns självmord som en viktig del av arbetet och dessa inkluderas i etappmålen. Etappmålen ska gälla alla delar av trafikslagen dvs. ingen trafikantgrupp ska halka efter i utvecklingen. En nyligen publicerad OECD-rapport pekar på att Nollvisionen som mål är realistiskt för vägtrafiken, men att det krävs ett resultatfokuserat arbete och samverkan mellan många olika aktörer. Trafikanalys anser att övriga trafikslag ska, i den mån det är möjligt, följa goda exempel från Nollvisionsarbetet på väg. Trafikanalys bedömer att ambitiösa etappmål är rimligt för de trafikslag där dödstaten fortfarande är av betydande storlek, dvs. i vägtrafiken, bantrafiken och fritidssjöfarten. För yrkessjöfarten och luftfarten krävs inte samma prioritering, eftersom antalet omkomna redan är på en låg nivå. Det är viktigt att bibehålla dagens säkerhetsinsatser så att dödstaten ligger kvar på dagens låga nivå eller om möjligt minskar ytterligare.

Luftföroreningar och buller påverkar hälsan negativt och en stor del av de luftföroreningar som vi andas in kommer från transporter. I senaste budgetpropositionen slår regeringen fast att arbetet med att nå miljömålen måste intensifieras. Miljömålet Frisk luft och God bebyggd miljö har ett flertal preciseringar och indikatorer som direkt rör transporter. Transportsystemet kan även bidra till ökad hälsa genom fysisk aktivitet. Transportsystemets totala bidrag till ökad hälsa bör därför också följas upp. Ökad fysisk aktivitet är ett målområde för folkhälsan som beskriver att samhället ska utformas så att det ger förutsättningar för fysisk aktivitet för hela befolkningen.

Indikatorer som används i uppföljningen av prioriteringen

- Omkomna och allvarligt skadade personer i trafiken
- Fysiskt aktiva transporter
- Frisk luft och God bebyggd miljö

Några exempel på mått

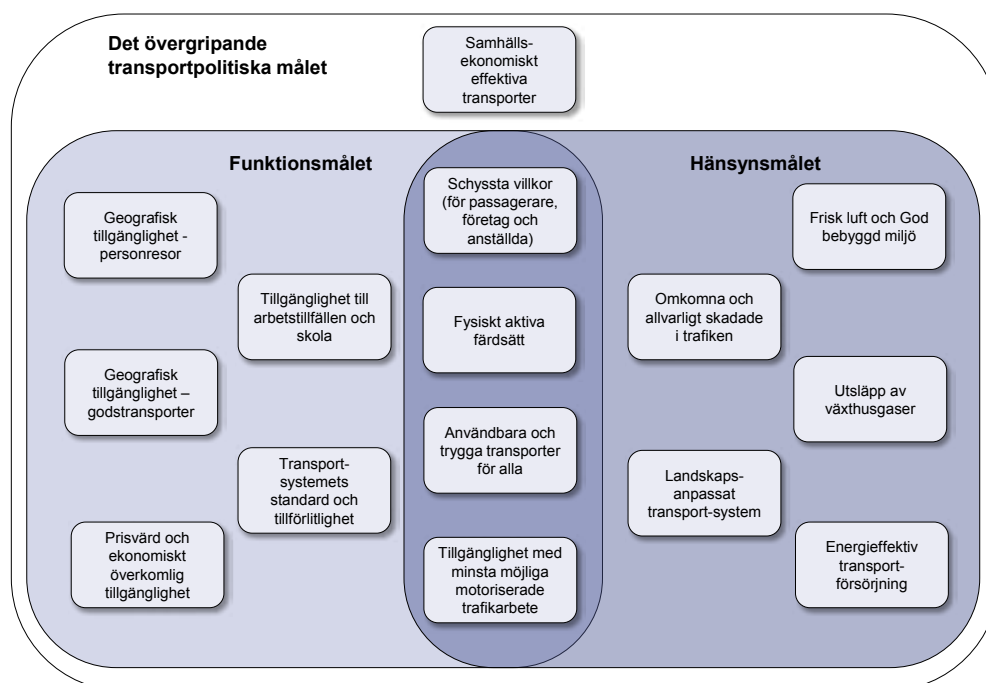
- Antal omkomna i olyckor respektive suicid, i varje trafikslag
- Antal allvarligt skadade i varje trafikslag
- Förlust av hälsosamma levnadsår (DALY) på grund av luftföroreningar och buller
- Intjänade hälsosamma levnadsår tack vara fysiskt aktiva transporter
- Kvävedioxidhalt i stadsluften (inte mätt i gaturummet)
- Koncentration av partiklar i luften

Uppföljning och styrning med hjälp av indikatorer

Uppföljning och bedömning av utvecklingen mot målen

De tre prioriteringarna ska bidra till måluppfyllelse genom att fokusera resurser till de områden som regeringen bedömer som viktigast. Men den transportpolitiska målbilden är vidare än så, och även delar som inte lyfts som prioriteringar ska följas upp och ingå i bedömningen av målens utveckling. Trafikanalys föreslår 15 indikatorer, som var och en omfattar ett antal mått. Dessa indikatorer ska användas för att följa upp de transportpolitiska målen och prioriteringarna. Indikatorerna ska dels svara mot regeringens behov av beskriva transportsystemets utveckling i budgetpropositionen, och dels svara mot riksdagens behov att följa utvecklingen mot de transportpolitiska målen. Även andra aktörer med intresse för transportsystemets utveckling ska genom måluppföljningen kunna bilda sig en korrekt och heltäckande bild av utvecklingen.

Trafikanalys kommer att utveckla formerna för måluppföljningen på så sätt att en uppföljning baserad på de 15 indikatorerna rapporteras i april varje år. Varje år görs därutöver en tematisk uppföljning av en utvald del av målstrukturen. Vart fjärde år, lämpligen i samband med ett regeringsskifte, genomförs en fördjupad utvärdering av hela målstrukturen.



Figur 2: Indikatorer för uppföljningen av de transportpolitiska målen.

I Trafikanalys uppdrag ingår också att föreslå hur man kan bedöma utvecklingen på målnivå. Indikatorer för funktionsmålet respektive hänsynsmålet vägs samman till en bedömning av hur transportsystemet utvecklats med avseende på målet. Vissa indikatorer omfattar mått som kan kopplas till både funktions- och hänsynsmålet, och ingår då i sammanvägningen av båda (figur 2). Det övergripande målet bedöms genom en sammanvägning av samtliga indikatorer.

Vill du följa Trafikanalys fortsatta arbete med översynen?
Besök www.trafa.se/preciseringsoversynen för att se vad som är på gång och hur du kan delta.