

Förslag till uppföljning av de transportpolitiska målen

Rapport från arbetsgrupp inom SIKAs
måluppdrag
1999-10-01

Även Statskontorets rapport 1999:33

Innehåll

0	Sammanfattning	7
	Förslag	7
	Uppdrag	7
	En transportslagsövergripande uppföljning att använda i budgetprocessen	8
	Den årliga uppföljningen kan ersätta lägesanalysen och trafikverkens gemensamma miljörapport	8
	Information som ska finnas med i den årliga uppföljningen	9
	Data för att kunna genomföra måluppfyllelseanalyser	10
	Ansvarsfördelning i den årliga uppföljningen	11
	Arbetsgruppen har tagit fram en provrapport i syfte att konkret visa hur den årliga uppföljningen skulle kunna utformas	11
1	Inledning	13
	Bakgrund till uppdraget	13
	Arbetets upplägg	14
	Rapportens disposition	14
2	Mål- och resultatstyrning inom svensk statsförvaltning	17
	Kort historik	17
	Målstrukturen inom transportpolitiken	18
	Principer för uppbyggnad av målhierarkier	19
	Resultatredovisning allmänt	20
	Resultatredovisning inom transportpolitiken	22
3	Återrapporteringens syfte och förhållande till andra styrdokument	25
	Ett underlag för beslut i budgetprocessen	25
	Ett komplement till myndigheternas årsredovisningar	27
	Den årliga uppföljningsrapporten kan ersätta trafikverkens miljörapport	28
	Ett komplement till långsiktiga infrastrukturplaner	29
4	Den årliga rapportens innehåll och disposition	31
	Undantag från redovisningens huvudprincipen	36
	Information som i dagsläget har varit svår att få fram	38

5	Rollfördelning	39
	När ska redovisningen ske?	39
6	Att säkerställa tillgången till data för att kunna genomföra måluppfyllelseanalyser	41
7	Uppföljning inom ramen för trafikverkens sektorsansvar, exemplet handikappanpassningen inom transportsektorn	45

Bilagor

1	Uppdraget
2	Provrapport för år 1998
3	Regeringens målöversyn inom samtliga utgiftsområden
4	Uppföljning med hjälp av modellberäkningar – exempel utsläpp av kväveoxider från vägtrafiken

0 Sammanfattning

Förslag

Arbetsgruppen föreslår följande:

- Trafikverken ska den 1 april varje år redovisa till regeringen i vilken utsträckning de transportpolitiska delmålen och etappmålen uppfyllts. Redovisningen sker i en gemensam rapport för hela transportsektorn. Rapporten sammanställs av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i samarbete med trafikverken.
- Redovisning ska avse tillstånd i förhållande till mål, viktiga faktorer som påverkat utvecklingen samt åtgärder genomförda under året av trafikverken och andra aktörer som anses ha haft stor påverkan på måluppfyllelsen.

I bilaga 2 finns ett förslag till hur den årliga rapporten skulle kunna vara utformad.

Uppdrag

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) fick i september 1998 regeringens uppdrag att i samverkan med bland andra de fyra trafikverken, Statens naturvårdsverk och Statskontoret utarbeta underlag för nya transportpolitiska etappmål samt att lämna förslag till hur uppföljningen av de transportpolitiska målen skulle kunna förbättras och utvecklas. Bakgrunden till uppdraget är bl.a. den kritik som riktades mot tidigare målstruktur och system för uppföljning i samband med att 1988 års trafikpolitiska beslut utvärderades.

I syfte att förbättra och utveckla uppföljningen av de transportpolitiska målen tillsattes inom ramen för SIKA:s uppdrag en särskild arbetsgrupp med representanter för Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statskontoret, Riksantikvarieämbetet, Statens naturvårdsverk och SIKA. Statskontoret utsågs till projektledare.

En transportslagsövergripande uppföljning att använda i budgetprocessen

Arbetsgruppen föreslår att trafikverken årligen ska redovisa till regeringen i vilken utsträckning de transportpolitiska delmålen och etappmålen har uppfyllts. Redovisningen ska ske i en gemensam rapport för hela transportsektorn.

Motivet att införa en gemensam redovisning för hela transportsektorn är regeringens och riksdagens önskan att transportsektorn i så stor utsträckning som möjligt ska ses som en helhet, vilket också har kommit till uttryck i att de transportpolitiska delmålen är transportslagsövergripande.

Tanken är att den årliga uppföljningen ska användas som beslutsunderlag i budgetprocessen. Regeringen ska använda informationen i rapporten dels för att kunna styra berörda myndigheter och utvecklingen inom transportsektorn i önskad riktning, dels för att kunna förse riksdagen med ett beslutsunderlag på övergripande nivå.

Den årliga uppföljningen kan ersätta lägesanalysen och trafikverkens gemensamma miljörapport

Det finns i dagsläget en mängd rapporter och dokument som ger information om händelseutvecklingen inom delar av transportsektorn eller som syftar till att styra vilka åtgärder som bör vidtas i framtiden.

Den årliga uppföljningen av transportsektorn är tänkt att komplettera myndigheternas *årsredovisningar* genom att ge en samlad redovisning av transportsektorns utveckling i ett gemensamt dokument. I den gemensamma rapporten utsluts en mängd information som finns i myndigheternas respektive årsredovisningar. Fokus ligger på beskrivning av uppfyllelse av etappmål och/eller delmål samt en bred, men samtidigt översiktlig beskrivning av vad alla aktörer inom transportsektorn har gjort i syfte att påverka målen. Eftersom de fem transportpolitiska delmålen, liksom några av etappmålen, gäller för samtliga transportslag finns behov av en gemensam uppföljning, återrapportering och styrning av transportsektorn i sin helhet.

De fyra trafikverken sammanställer varje år en *gemensam miljörapport*. Eftersom innehållet i denna rapport i stort täcks in i det förslag till årlig uppföljning som arbetsgruppen tagit fram menar

arbetsgruppen att trafikverkens gemensamma miljörapport bör kunna avskaffas.

Utvecklingen inom de olika transportsektorerna rapporteras också årligen till regeringen i ett antal *separata rapporter* med olika teman. Det handlar främst om trafiksäkerhets- och miljörapporter. Arbetsgruppen tar inte ställning till huruvida den årliga uppföljningen kan ersätta dessa rapporter eller inte. I viss utsträckning kommer rapporterna att innehålla överlappande information. Samtidigt finns det utrymme att lämna mer detaljerad information i de separata rapporterna. Genom att lägga ut den gemensamma uppföljningsrapporten på Internet med länkar till trafikverkens separata rapporter ges möjlighet för läsaren att vid behov på ett enkelt sätt få tillgång till mer detaljerad information.

Den årliga uppföljningen kompletterar *den långsiktiga planeringen* genom att ge en årlig bild av utvecklingen inom respektive delmålsområde. Sådan information är av stor betydelse eftersom den ger en indikation på om den förda politiken är ändamålsenlig eller om några former av korrigeringar är befogade. Arbetsgruppen vill dock poängtera att syftet med den årliga uppföljningen inte är att skapa ett underlag för förändringar i de långsiktiga planerna mellan revideringstillfällena. Omprioriteringar mellan olika sektorer och åtgärds-kategorier bör liksom i dag i huvudsak ske inom ramen för det omfattande arbetet med att revidera planerna som sker vart fjärde år. I denna beslutsprocess menar arbetsgruppen att den årliga uppföljningen kan komma till användning genom att helt eller delvis ersätta den nuvarande *Lägesanalysen*.

Information som ska finnas med i den årliga uppföljningen

Arbetsgruppen anser att den årliga uppföljningen ska svara på om utvecklingen inom transportsektorn är på rätt väg, om de åtgärder som genomförs är ändamålsenliga och inom vilka områden (transportsektorn eller andra områden) staten kan agera för att påverka utvecklingen i önskad riktning. Arbetsgruppen menar att dessa kriterier kan tillgodoses med en redovisning som innehåller en tillståndsbeskrivning i förhållande till mål, en beskrivning av viktiga faktorer som påverkat utvecklingen samt en redogörelse av viktiga åtgärder som utförts av trafikverken och andra aktörer i syfte att nå en bättre måluppfyllelse. Faktaunderlaget i rapporten ska vara begränsat men ändå tillräckligt för att ge statsmakterna en bra bild av nuläget, en antydning om olika handlingsalternativ samt även i vissa fall förslag till hur styrningen skulle kunna korrigeras för att nå en bättre måluppfyllelse.

Vad som är relevanta aspekter att belysa i en uppföljning beror naturligtvis på hur etappmålen är utformade. Om utvecklingen inom ett etappmål i stor utsträckning går att påverka via specifika åtgärder vidtagna av exempelvis ett trafikverk blir det högst väsentligt att i en uppföljning redogöra för vilka åtgärder som har vidtagits av trafikverket i syfte att påverka målet. Fastställda etappmål för transportkvalitet är ett bra exempel på detta. Om utvecklingen inom ett etappmål däremot i mycket begränsad omfattning påverkas av åtgärder vidtagna av trafikverken blir det givetvis mer angeläget att analysera samt redogöra för vilka faktorer man bedömer har påverkat utvecklingen. Exempel på sådana faktorer är trafikvolym och teknisk utveckling. Utsläpp av koldioxid är exempel på ett etappmål som i mycket begränsad omfattning påverkas av åtgärder vidtagna av trafikverken.

Redovisningen ska enligt arbetsgruppens förslag utgå från de fem transportpolitiska delmålen *ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling*. Delmålen utgör kapitelrubriker i den årliga rapporten. De olika kapitlen kommer att skilja sig åt sinsemellan beroende på i vilken utsträckning delmålen är (eller förväntas bli) kompletterade med tidsbundna etappmål. Grundprincipen är att redovisningen ska ske utifrån fastställda etappmål. I de fall etappmål helt saknas inom ett delmål föreslår arbetsgruppen att uppföljningen sker gentemot delmålet. I de fall fastställda etappmål inte kan anses vara heltäckande föreslår arbetsgruppen att en uppföljning sker både gentemot etappmål och delmål.

Data för att kunna genomföra måluppfyllelseanalyser

Metoderna för uppföljning är kopplade till hur målen formuleras. Med ledning av de förslag till uppföljning som formulerats i de olika arbetsgrupperna kan tre olika uppföljningsmetoder urskiljas:

- uppföljning med hjälp av statistik
- uppföljning med hjälp av modeller
- uppföljning med hjälp av icke numeriska metoder.

Att skapa ett system för en fortlöpande uppföljning av de transportpolitiska målen kräver att tillgången på data i framtiden säkerställs, något som i sin tur kräver att någon ansvarig för produktionen av data är utpekad. För jämförelser mellan trafikslagen krävs en harmonisering av definitionerna. Vidare bör kvaliteten i statistiken beskrivas.

I denna rapport finns en genomgång av ovanstående aspekter för etappmålet "Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minska för alla trafikslag." I den slutliga avrapporteringen, den 31 januari 2000, bör en liknande genomgång göras för samtliga mål åtminstone vad avser ansvar för att tillhandahålla relevanta data.

Ansvarsfördelning i den årliga uppföljningen

Den årliga uppföljningsrapporten ska utarbetas i samarbete mellan de fyra trafikverken och SIKA. Huvudansvaret för rapportens sammanställning ska ligga hos SIKA. Av trafikverkens instruktioner bör framgå att de ska bistå SIKA med alla data och uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utarbeta en årlig uppföljningsrapport. Samtidigt bör det av SIKAs instruktion framgå att myndigheten har till uppgift att årligen sammanställa en uppföljningsrapport för hela sektorn.

För att kunna genomföra en fortlöpande uppföljning av de trafikpolitiska målen krävs att tillgången på data i framtiden säkerställs. Detta kräver att någon ansvarig för produktionen av data är utpekad. Eftersom etappmål ännu inte har formulerats för flertalet delmål och mått för att följa upp målen ännu inte är framtagna är det ännu för tidigt att fastställa vem som ska ansvara för vad. I den slutliga avrapporteringen, 31 januari 2000, bör det emellertid slås fast vilken myndighet som ska svara för vilken information.

Arbetsgruppen har tagit fram en provrapport i syfte att konkret visa hur den årliga uppföljningen skulle kunna utformas

För att på ett konkret sätt visa hur vi anser att den årliga uppföljningen skulle kunna utformas har vi valt att ta fram en provrapport (bilaga 2). Provrapporten innehåller ett försök till uppföljning för år 1998. Syftet med att sammanställa denna provrapport har dels varit att på ett konkret sätt visa hur vi anser att redovisningen ska se ut, dels att få en uppfattning om vilken information som finns tillgänglig idag och vilken information som saknas. Information som har varit svår att få fram är bl.a. uppgifter om åtgärders kostnader och effekter samt åtgärder som har genomförts av andra aktörer än trafikverken. Arbetsgruppen har kartlagt trafikverkens insamling av uppgifter om vad andra aktörer gör för att handikappanpassa transportsystemet. Kartläggningen visar att

en systematisk informationsinsamling endast sker i mycket begränsad omfattning.

Eftersom arbetet med att utveckla etappmål pågår parallellt med arbetet att utforma ett uppföljningssystem får arbetsgruppens skiss till hur den årliga uppföljningen skulle kunna se ut anses vara mycket preliminär. Principerna för vilken information som den årliga rapporten bör innehålla är dock giltiga även framöver.

1 Inledning

Bakgrund till uppdraget

I juni 1998 fattade riksdagen ett nytt transportpolitiskt beslut som ersatte 1988 års trafikpolitiska beslut. Det nya beslutets förarbeten bestod huvudsakligen av Kommunikationskommitténs betänkanden och regeringens proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56). Kommittén, som bland annat hade till uppgift att utvärdera den dittills förda politiken, påpekade ett flertal brister i förhållande till målsättningarna i 1988 års beslut. En viktig orsak till bristerna var enligt kommittén att styrningen inom transportområdet i flera avseenden hade fungerat dåligt. Detta delvis beroende på en svag koppling mellan den långsiktiga politikens inriktning, det vill säga de övergripande målen, och trafikverkens verksamhetsmål. Kommittén menade att verksamhetsmålen utformning inte i första hand syftade till att åstadkomma ett effektivt och miljöanpassat transportsystem. Målen var i stället inriktade på att främja utvecklingen inom de enskilda transportsektorerna.

Kommittén påpekade vidare att det fanns brister i uppföljningen av de transportpolitiska målen. Särskilt påpekades att det saknades ett utvecklat system för transportslagsövergripande uppföljningar.

Mot bakgrund av kommitténs påpekanden och synpunkter strävade regering och riksdag efter att skapa en tydligare koppling mellan långsiktiga och kortsiktiga mål i samband med ett beslut om en ny transportpolitik fattades. Bl.a. lade regeringen fast ett antal kvantifierade och tidsbundna etappmål som preciserade de transportpolitiska delmålen.

I propositionerna *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (prop. 1996/97:53) och *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56) föreslog regeringen etappmål för några aspekter inom delmålen en hög transportkvalitet, en säker trafik samt en god miljö. Regeringen ansåg att det dessutom var både möjligt och önskvärt att ta fram ytterligare etappmål och gav i september 1998 SIKÄ i uppdrag att tillsammans med ett antal myndigheter vidareutveckla mått och metoder för att precisera etappmål till de transportpolitiska delmålen.

I den transportpolitiska propositionen deklarerade regeringen också att man ansåg att uppföljningen av de transportpolitiska målen behövde förbättras och att metoderna för att genomföra uppföljningen behövde utvecklas. Trafikutskottet fastslog också i flera sammanhang vikten av att förbättra den övergripande

transportpolitiska uppföljningen.¹ Målet borde, enligt utskottet, vara att budgetpropositionen gav ett sådant beslutsunderlag att riksdagen fick möjlighet att bedöma mål och inriktning för den statliga verksamheten samt ställa bestämda resultatkrav i förhållande till de transportpolitiska besluten.

Mot denna bakgrund ingick, som en del i SIKAs uppdrag, att tillsammans med trafikverken, Statskontoret, Riksantikvarieämbetet och Statens naturvårdsverk lämna förslag till uppföljning av de transportpolitiska målen. Uppdraget framgår av bilaga 1.

Arbetets upplägg

För att i enlighet med regeringens uppdrag utarbeta förslag till hur uppföljningen av de transportpolitiska målen skulle kunna förbättras och utvecklas bildades en särskild arbetsgrupp med representanter från SIKAs, Statskontoret, Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, länsstyrelserna, Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Statskontoret utsågs till projektledare och har skrivit rapporten. Deltagarna i arbetsgruppen har kontinuerligt lämnat synpunkter på texten samt bistått Statskontoret med olika former av faktaunderlag. Materialet diskuterades i början av projektet med tjänstemän från Näringsdepartementet och Trafikutskottet.

Rapportens disposition

I kapitel 2 görs en beskrivning av mål- och resultatstyrningens grundläggande principer. I kapitel 3 redogörs för faktorer som motiverar en årlig transportslagsövergripande återrapportering och hur en sådan återrapportering förhåller sig till andra uppföljnings- och styrdokument på transportområdet. Kapitel 4 innehåller en detaljerad beskrivning av arbetsgruppens förslag till vilken information som ska finnas i den årliga uppföljningsrapporten samt hur informationen ska struktureras. I kapitel 5 ges förslag till hur ansvaret för att ta fram en årlig uppföljningsrapport bör fördelas mellan olika aktörer. I kapitel 6 redogörs för vilka aspekter som är viktiga att belysa för att säkerställa tillgången till data i uppföljningen. I det sista kapitlet, kapitel 7, redogörs för vilken information som trafikverken samlar in för att kunna utöva sitt sektorsansvar vad avser handikappanpassningen av transportsektorn.

¹ Se vidare i trafikutskottets behandling av budgetpropositionen för 1998 (bet. 1997/98:TU1) samt den transportpolitiska propositionen (bet. 1997/98:TU 10).

Uppdraget framgår av bilaga 1. Bilaga 2 innehåller ett försök till uppföljning för år 1998 i enlighet med arbetsgruppens förslag. I bilaga 3 redogörs för regeringens pågående arbete med att se över mål och målstrukturer inom samtliga utgiftsområden. I bilaga 4 visas med hjälp av ett exempel, utsläpp av kväveoxidutsläpp från vägtrafiken, komplexiteten i att fastställa vilka myndigheter som ska ansvara för den fortlöpande produktionen av indata vid modellberäkningar.

2 Mål- och resultatstyrning inom svensk statsförvaltning

Kort historik

De statliga verken styrs idag genom mål- och resultatstyrning. Med detta menas att mål formuleras för myndigheternas verksamhet, att löpande information om verksamhetens resultat tas fram, att resultaten bedöms regelbundet och att detta sedan ligger till grund för beslut om den fortsatta verksamheten. Grundtanken är att regering och riksdag ska ange verksamheternas inriktning medan ansvaret för det praktiska genomförandet delegeras till myndigheterna.

Försök med att styra den svenska förvaltningen genom att sätta upp mål och begära in information om resultat påbörjades redan i slutet av 1960-talet. I slutet av 1980-talet och under 1990-talet har arbetet med att utveckla mål- och resultatstyrningen drivits vidare i en mängd olika sammanhang. Statliga myndigheter har kontinuerligt getts en större frihet att själva besluta om personal, intern organisation, investeringar i informationsteknik och lokal-försörjning etc. Vidare har lagstiftningen anpassats och rutinerna kring den statliga budgeten förändrats. Grundförutsättningarna finns reglerade i lagen (1996:1059) om statsbudgeten och förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisning samt i föreskrifter som Ekonomistyrningsverket utfärdar.

Motiven till att förändra formerna för den statliga styrningen har i korthet varit att stärka det demokratiska inflytandet över statens verksamheter samt att göra verksamheterna mer effektiva.

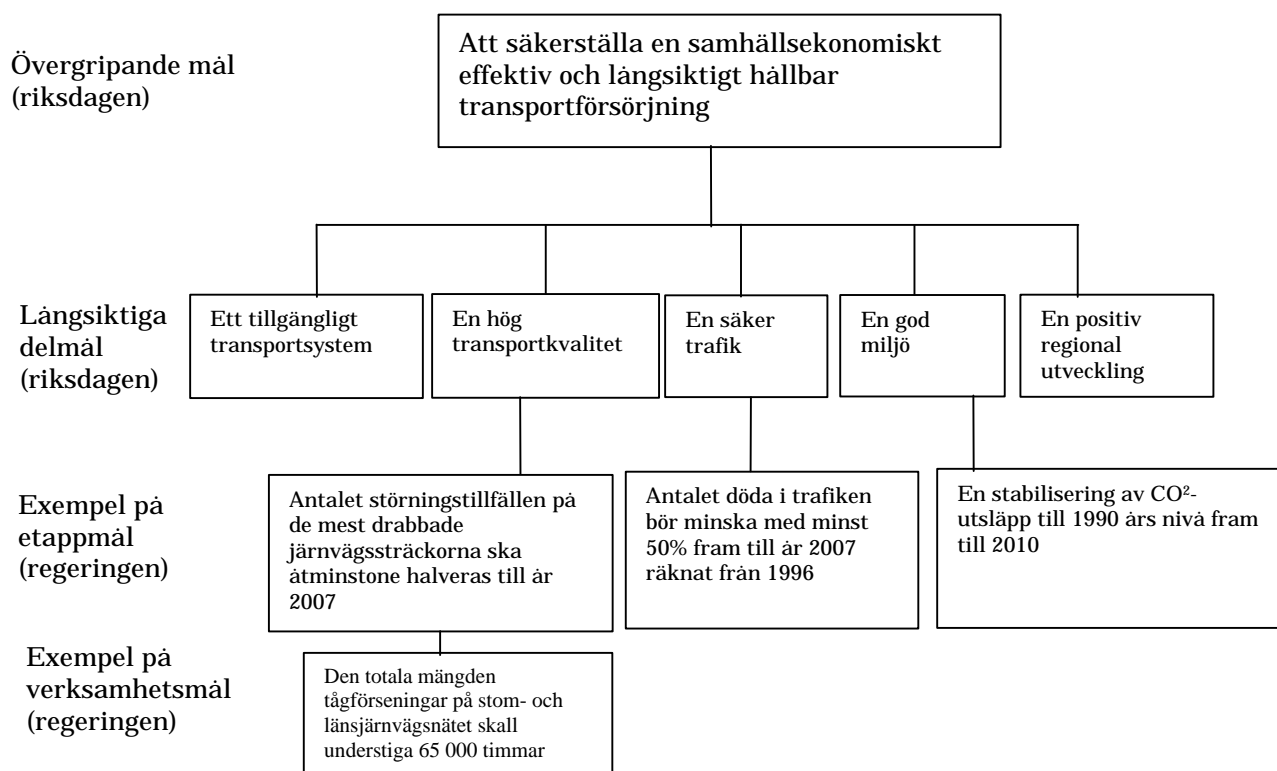
Den offentliga sektorns kraftiga expansion under ett antal år medförde att statens verksamheter blev allt svårare att överblicka och därmed också att styra i detalj. Många kritiker menade att detta förde med sig att statens tjänstemän fick ett för stort inflytande över den politiska utvecklingen. Landets politiker å sin sida ansågs ägna en alltför stor del av sin tid åt frågor av mindre betydelse i stället för att på ett mer övergripande plan aktivt styra den politiska utvecklingen. Detta medförde även en otydlig rollfördelningen mellan politiker och tjänstemän, något som i sin tur försvårade möjligheterna att utkräva ansvar på olika nivåer. En mål- och resultatriktad styrning ansågs kunna avhjälpa dessa problem genom att den politiska ledningen över förvaltningen stärktes samtidigt som ansvarsfördelningen mellan olika instanser tydliggjordes.

Ett annat motiv till att förändra den statliga styrningen har varit en allmänt sprid uppfattning att den statliga förvaltningen inte har drivits tillräckligt effektivt. Detta till en stor del beroende på ett svagt kostnadsmedvetande hos statliga tjänstemän. Behovet av att effektivisera statens verksamheter har ökat i takt med att statsfinanserna har försämrats. Genom att kontinuerligt följa upp verksamheterna förväntas kontrollen öka och förutsättningarna för effektiviseringar förbättras.

Nedan beskrivs kortfattat mål- och resultatstyrningens huvudprinciper. Eftersom arbetsgruppens uppdrag är att utveckla ett system för uppföljning ligger tyngdpunkten i beskrivningen vid återrapporteringen av måluppfyllelse medan principerna för hur mål ska vara utformade ägnas mindre utrymme. Innan vi kommer in på resultatredovisningens principer börjar vi emellertid med att beskriva målstrukturen inom transportpolitiken.

Målstrukturen inom transportpolitiken

Nedan visas målstrukturen inom transportpolitiken.



För transportsektorn har riksdagen fastställt ett övergripande mål och fem delmål. Dessa ska ligga fast för en längre tidsperiod och ge uttryck för behovet av kontinuitet och långsiktighet i transportpolitiken. Av detta skäl görs ingen inbördes prioritering mellan de långsiktiga delmålen. På sikt ska alla delmål uppnås. På kort sikt kan det däremot bli aktuellt med en prioritering mellan olika delmål. Dessa prioriteringar formuleras i så kallade etappmål, som fastställs av regeringen. Etappmålen ska således vara avstämde mot varandra och realistiska med hänsyn tagen till bl.a. tillgängliga resurser, tekniska möjligheter, miljöförutsättningar och internationella åtaganden. Etappmålen bör vara kvantifierade på en nivå som är uppföljningsbar och utformas som tidsbundna mål med en målhorisont som inte är alltför avlägsen.²

Regeringen tydliggör myndigheternas respektive bidrag till etappmålen eller delmålen genom att sätta upp verksamhetsmål. Verksamhetsmålen avser oftast ett budgetår.

I bilden ovan har vi endast givit några *exempel* på fastställda etappmål och verksamhetsmål.

Principer för uppbyggnad av målhierarkier

Indelningen av de transportpolitiska målen i olika nivåer utgår i första hand från när ett mål ska vara uppfyllt. Överst i hierarkien kommer de långsiktiga målen, därefter kommer etappmålen som anger regeringens målsättning inom den närmaste tioårsperioden. Det innebär att det inte görs någon skillnad mellan etappmål som avser utvecklingen inom hela transportsektorn och etappmål som gäller enskilda transportslag. Inte heller görs det någon skillnad mellan mål som har en tydlig verksamhetsanknytning och mål där utvecklingen är betydligt svårare att påverka för myndigheterna.

I bilaga 3 görs en beskrivning av regeringens pågående arbete med att se över mål och målstrukturer inom samtliga utgiftsområden. I direktiven till detta arbete, benämnt tvåårsöversynen, sägs att ambitionen är att skapa en struktur av resultatområden utifrån tydliga effekt- eller prestationsmål för verksamheten. Arbetsgruppen är av den uppfattningen att nuvarande målstruktur inom transportpolitiken inte överensstämmer med denna ambition. Arbetsgruppen menar att detta inte påverkar möjlig-

² Proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. I SIKAs rapport 1999:4 *Vidareutveckling av transportpolitiska etappmål – lägesrapport* förs ett utförligt resonemang om hur olika transportpolitiska mål förhåller sig till varandra.

heterna att genomföra en enhetlig uppföljning.³ Däremot är det arbetsgruppens uppfattning att en enhetlig uppföljning försvåras av det faktum att graden av verksamhetsanknytning är olika för etappmålen. Det betyder att möjligheten för trafikverken att påverka måluppfyllelsen skiljer sig mellan etappmålen. (Se vidare under rubrik "Resultatredovisning inom transportpolitiken" sidan 23).

Fastställda etappmål

I regeringens proposition *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (prop. 1996/97:53) angavs tidsbundna etappmål för störningar från trafikbuller samt för en bättre transportkvalitet inom vägsektorn och järnvägssektorn. I den transportpolitiska propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56) angavs etappmål för trafiksäkerhet och luftutsläpp. För delmålen om tillgänglighet och regional utveckling saknas etappmål. I regeringens uppdrag till SIKKA ingår att utarbeta förslag till nya etappmål till samtliga delmål, utom målet om regional utveckling. De etappmål som hittills finns angivna har det gemensamt att de är kvantifierade, tidsbestämda och uppföljningsbara. Några etappmål gäller för hela transportsektorn medan andra har en tydlig avgränsning till enskilda transportslag. Vissa etappmål har en tydlig verksamhetsanknytning, det vill säga åtgärder vidtagna av trafikverken har stor effekt på måluppfyllelsen. Andra etappmål påverkas främst av andra faktorer.

Resultatredovisning allmänt

I vilka sammanhang redovisas resultaten?

En stor del av såväl beslut om mål som redovisning av resultat ryms inom ramen för den ordinarie budgetprocessen. Den svenska budgetprocessen har i korthet följande utformning. Utifrån de övergripande målen beslutar regeringen om myndighetsspecifika mål som delges myndigheterna via regleringsbrev. Myndigheterna genomför åtgärder som syftar till att uppnå målen och redovisar därefter resultaten i årsredovisningarna. Regeringen för informationen vidare till riksdagen i budgetpropositionen samt ger förslag på åtgärder och anslagsnivåer inför förestående budgetår. Riksdagen reagerar på informationen och tar ställning till regeringens förslag.

³ I bilaga 3 ger arbetsgruppen ett schematiskt förslag till hur en anpassning av den transportpolitiska målstrukturen i resultatområden skulle kunna se ut.

Det är emellertid viktigt att komma ihåg att styrning genom att sätta upp mål och begära in resultatinformation även äger rum i andra sammanhang. Regeringens beställning av information eller beslut om mål behöver inte enbart ske i regleringsbreven utan kan ske när som helst under året i exempelvis i form av särskilda uppdrag eller direktiv. Även informella kontakter mellan tjänstemän på departement och myndigheter är centrala i sammanhanget. Redovisning av myndigheters resultat kan beroende på regeringens önskemål även ske utanför årsredovisningarna, till exempel i särskilda rapporter eller vid muntliga föredragningar.

Lagar och regler

Vad avser resultatredovisningen i årsredovisningarna finns vissa lagstadgade krav. Förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisning m.m. 10 § har följande lydelse.

Myndigheter skall redovisa och kommentera verksamheternas resultat i förhållande till de mål och de krav på återrapportering som regeringen har angett i regleringsbrev eller i något annat beslut.

I de fall regeringen inte beslutat om krav på återrapportering skall myndigheten redovisa och kommentera hur prestationerna har utvecklats med avseende på volym, intäkter, kostnader och kvalitet.

Till dessa bestämmelser har Ekonomistyrningsverket utfärdat föreskrifter som bland annat säger att myndigheterna ska redogöra för väsentliga externa och interna förhållanden som påverkat resultaten. Det kan till exempel röra sig om omvärldsförändringar eller organisatoriska förändringar. Vidare föreskrivs att myndigheterna skall begränsa redovisningen till de återrapporteringskrav som regeringen angett för respektive mål. Resultatinformation av mer allmän karaktär skall inte redovisas. Om regeringen inte angivit särskilda återrapporteringskrav ska myndigheterna redovisa väsentliga verksamheter som den utfört i syfte att nå uppställda mål. En sådan redogörelse skall omfatta antal prestationer, kostnader, kvalitet samt eventuella intäkter.

Uppföljning och utvärdering

Arbetsgruppens huvuduppgift är att förbättra och utveckla uppföljningen av de transportpolitiska målen. En strikt definition av begreppet uppföljning är att den endast *beskriver* utvecklingen inom exempelvis en målvariabel. Enligt den strikta definitionen ingår inte att göra mera kvalificerade bedömningar eller analyser av vad som har påverkat händelseutvecklingen. När man även försöker *bedöma* och *förklara prestationer* och *händelseförlopp* går analysen över till att omfatta en utvärdering. En strikt definition av utvärdering är annars att man med hjälp av olika metoder för-

söker fastställa kausala samband. En central fråga i en utvärdering är hur stor effekt en viss åtgärd har haft på den variabel man vill påverka.⁴

I arbetsgruppens förslag till hur en uppföljning av de transportpolitiska målen bör se ut ingår att dels beskriva utvecklingen inom olika mål, dels att analysera vilka faktorer som har haft betydelse för utfallet. Med andra ord kommer den årliga redovisningen att innebära att man både följer upp och i viss utsträckning utvärderar resultaten. För att kunna bedöma om etappmålen är möjliga att nå är det också nödvändigt att man gör vissa prognoser om framtida utveckling.

Den årliga redovisningen ska, enligt arbetsgruppens förslag, även innehålla en redogörelse för genomförda åtgärder. Kunskapen om hur dessa åtgärder påverkar målen kommer med nödvändighet att variera. Att utvärdera vilken effekt en åtgärd har haft är ofta svårt och resurskrävande. Ur ett styrningsperspektiv är dock denna fråga central. Det optimala vore att alla åtgärder kunde redovisas tillsammans med fastställda effekter. Ur ett resursperspektiv är detta emellertid inte rimligt. Om en åtgärd däremot har utvärderats under året ska resultatet från denna finnas med i redovisningen. Saknas utvärderingar kan det bli aktuellt att man i stället redogör för *bedömd* effekt. Är inte heller detta möjligt bör åtminstone motivet till att man genomför en åtgärd finnas med i redovisningen (se vidare kapitel 4 sidan 34).

Resultatredovisning inom transportpolitiken

Utifrån ovanstående beskrivning av gällande regelverk för resultatstyrningen och beskrivning av vad en uppföljning innebär bör, enligt arbetsgruppen, resultatredovisningen av måluppfyllelse på transportområdet innehålla:

- En beskrivning av tillstånd/resultat i förhållande till de mål som har satts upp.
- En redovisning av väsentliga faktorer som påverkar resultaten. Det kan röra sig om omvärldsfaktorer och/eller vidtagna åtgärder inom sektorn som man bedömer har påverkat utfallet. Ofta har externa faktorer stor betydelse för utfallet.
- En redovisning av väsentliga verksamheten som utförts inom sektorn i syfte att nå målen. Redogörelsen skall omfatta kostnader och effekter.

⁴ Rolf Sandahl *Resultatanalys* (Riksrevisionsverket 1991)

Vilka aspekter som är relevanta att belysa i en uppföljning beror naturligtvis på hur etappmålen är utformade. Om utvecklingen inom ett etappmål i stor utsträckning går att påverka via specifika åtgärder vidtagna av exempelvis ett trafikverk blir det högst väsentligt att i en uppföljning redogöra för vilka åtgärder som har vidtagits av trafikverket i syfte att påverka målet. Fastställda etappmål för transportkvalitet är ett bra exempel på detta. Om utvecklingen inom ett etappmål däremot i mycket begränsad omfattning påverkas av åtgärder vidtagna av trafikverken blir det givetvis mer angeläget att analysera samt redogöra för vilka faktorer man bedömer har påverkat utvecklingen. Exempel på sådana faktorer är trafikvolym och teknisk utveckling. Utsläpp av koldioxid är exempel på ett etappmål som i mycket begränsad omfattning påverkas av åtgärder vidtagna av trafikverken.

Dagens återrapportering

Trafikverkens redovisning av måluppfyllelse inom transportsektorn sker i dag huvudsakligen i årsredovisningarna samt i separata miljö- och trafiksäkerhetsrapporter. Återrapporteringen sker enligt de instruktioner som regeringen anger i regleringsbrev.

För 1998 har även en uppföljning av redan fastställda etappmål genomförts. Uppföljningen, som innehåller en beskrivning av utvecklingen inom respektive etappmål samt uppskattning av möjligheterna till uppfyllelse av etappmålen, redovisades i en gemensam rapport för alla transportslag och lämnades till regeringen i maj 1999.⁵ Tanken är att denna uppföljning ska följas av liknande återrapporteringar även framöver. Enligt regeringen ska nämligen SIKÄ i samråd med de fyra trafikverken årligen lämna ett underlag för regeringens redovisning till riksdagen hur de transportpolitiska etappmålen har uppfyllts.⁶

Arbetsgruppens arbete med att utveckla dagens uppföljning

Arbetsgruppen har koncentrerat sitt arbete på att utarbeta ett förslag till hur denna återrapportering ska vidareutvecklas under kommande år. Frågor som arbetsgruppen bland annat har tagit ställning till rör hur den årliga rapporten ska vara disponerad, vilken information den ska innehålla samt vem som ska ansvara för att ta fram underlag till respektive sammanställa rapporten. Av regeringens uppdrag framgår att man önskar en årlig redovisning av hur de transportpolitiska etappmålen har uppfyllts,

⁵ "De transportpolitiska målen – uppföljning våren 1999" SIKÄ Rapport 1999:3

⁶ Enligt regeringsuppdraget "Uppdrag att ta fram underlag för etappmål m.m. med anledning av den transportpolitiska propositionen och den miljöpolitiska propositionen".

samtidigt ska arbetsgruppen enligt uppdraget lämna förslag på hur uppföljningen av de transportpolitiska målen ska förbättras. Arbetsgruppen tolkar det som att det inte enbart är en uppföljning av etappmålen som är föremål för regeringens intresse.

I dagsläget saknas etappmål inom flera delmål samtidigt som fastställda etappmål inte kan anses vara heltäckande för övriga delmål. Som nämndes inledningsvis pågår ett arbete med att utveckla nya etappmål inom ramen för regeringens uppdrag till SIKÅ. Det vill säga parallellt med arbetsgruppens arbete med att lämna förslag till förbättringar i uppföljningen av de transportpolitiska målen.

Arbetsgruppen har informerat sig om hur arbetet med att ta fram nya etappmål har fortskridit. Såvitt arbetsgruppen förstår kommer det inte att fastställas etappmål för delmålen ett tillgängligt transportsystem, med undantag för funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet, samt för delmålet regional utveckling. För delmålen en hög transportkvalitet kommer nya etappmål att utvecklas, men troligen kommer dessa etappmål inte vara tillräckligt heltäckande för att på ett tillfredsställande sätt omfatta hela delmålet. För delmålet en god miljö finns större möjligheter att på kort sikt utveckla relativt heltäckande etappmål. För delmålet en säker trafik finns redan heltäckande etappmål, även om dessa också ska utvecklas något. Av detta följer att en uppföljning, i alla fall på kort sikt, bör ske av:

- hela delmålet vad avser tillgänglighet och regional utveckling,
- både delmålet och fastställda etappmål vad avser transportkvalitet,
- fastställda etappmål inom delmålen miljö och trafiksäkerhet.

I nästa kapitel redogörs för syftet med en årlig uppföljning av de transportpolitiska målen samt hur denna uppföljning kompletterar andra styr- och uppföljningsdokument inom transportpolitiken.

3 Återrapporteringens syfte och förhållande till andra styrdokument

Ett underlag för beslut i budgetprocessen

Faktaunderlaget i rapporten ska vara begränsat men tillräckligt för att ge statsmakterna en bra bild av nuläget, en antydning om olika handlingsalternativ samt även i vissa fall förslag till hur styrningen skulle kunna korrigeras för att nå en bättre måluppfyllelse.

Den årliga uppföljningen av de transportpolitiska målen ska användas som beslutsunderlag i budgetprocessen. Regeringen ska kunna använda informationen i rapporten dels för att styra myndigheterna och utvecklingen inom transportsektorn i önskad riktning, dels för att kunna förse riksdagen med ett beslutsunderlag på övergripande nivå.

Nedan redogörs för några frågor som statsmakterna kan tänkas ställa i samband med den årliga granskningen av transportsektorn samt vilket underlag som därmed behövs för att kunna svara på dessa frågor.

En övergripande fråga som statsmakterna ställs inför är om utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska delmålen.

För att kunna besvara denna fråga krävs en beskrivning av tillståndet i förhållande till delmålen och/eller etappmålen samt en bedömning av framtida utveckling.

Om utvecklingen inte kan anses tillfredsställande bör statsmakterna fråga sig vad man kan göra för att påverka denna. Kan staten påverka utvecklingen via den politik som förs inom transportsektorn eller är åtgärder inom andra politikområden viktigare?

För att kunna besvara denna fråga krävs analyser av vilka faktorer som har påverkat och kommer att påverka utvecklingen. Detta såväl inom transportområdet som inom andra samhällssektorer.

Om det finns anledning att tro att staten kan påverka utvecklingen mot en bättre måluppfyllelse via transportpolitiska åtgärder blir nästa fråga om nuvarande åtgärders inriktning på något sätt kan korrigeras. Det kan exempelvis röra sig om en omfördelning av resurser mellan olika aktörer eller en omfördelning av resurser mellan åtgärder inom ett transportslag.

För att få underlag för beslut om eventuella omfördelningar krävs en redovisning av vad olika aktörer gör idag för att påverka utvecklingen, vad dessa åtgärder kostar och vad de ger för effekter.

För att statmakterna ska kunna ta ställning till följande frågor:

- Bör staten vidta åtgärder?
- Vad är möjligt för staten att påverka och bör denna påverkan ske inom ramen för transportpolitiken?
- Kan en omfördelning ske mellan transportslag/aktörer för att få en bättre måluppfyllelse?
- Kan en omfördelning mellan åtgärder ske inom ett transportslag för att nå en bättre måluppfyllelse?

Behövs ett underlag som innehåller:

- En beskrivning av tillståndet inom respektive delmål och/eller etappmål samt en bedömning om framtida utveckling.
- Analyser av vilka faktorer som har påverkat tillståndet samt vilka faktorer som troligen kommer att påverka utvecklingen framöver.
- Vad man har gjort inom respektive transportsektor och vad dessa åtgärder har haft för effekter.

Rapporten bör således innehålla en mängd information för att regering och riksdag ska kunna följa samt styra utvecklingen inom transportpolitiken. Syftet med rapporten är att ge statsmakterna en god orientering om vad som har hänt det senaste året på transportområdet samt vad som sannolikt har påverkat händelseutvecklingen. Om regering och riksdag anser att korrigeringar är befogade behöver de förses med relevant beslutsunderlag av hög kvalitet. Detta kan kräva mer omfattande analyser om exempelvis framtida utveckling och olika styrmedel samt åtgärders effektivitet än vad som ryms i uppföljningsrapporten. Faktaunderlaget i rapporten ska vara begränsat men dock tillräckligt för att ge statsmakterna en bra bild av nuläget, en antydning om olika handlingsalternativ samt även i vissa fall förslag till hur styrningen skulle kunna korrigeras för att nå en bättre måluppfyllelse.

Det finns samtidigt en mängd andra dokument som i dagsläget ger information om händelseutvecklingen inom transportsektorn

samt dokument som syftar till att styra vilka åtgärder som bör vidtas inom de närmaste åren. Nedan redogörs för hur den årliga uppföljningsrapporten är tänkt att komplettera och även i vissa fall ersätta dessa övriga dokument.

Ett komplement till myndigheternas årsredovisningar

Den årliga uppföljningsrapporten ska komplettera myndigheternas årsredovisningar genom att:

- ge en samlad redovisning i ett dokument,
- endast innehålla måluppfyllelseanalyser av etapp- och delmål,
- ge en kortfattad redovisning av åtgärder genomförda av alla aktörer.

Regeringen får i dagsläget information om vad som har hänt de senaste budgetåret i myndigheternas årsredovisningar. Information som regeringen till viss del vidarebefordrar till riksdagen i budgetpropositionen. Årsredovisningarna innehåller resultatredovisning, resultaträkning, balansräkning, anslagsredovisning och finansieringsanalys.

Den årliga uppföljningen av transportsektorn är tänkt att komplettera myndigheternas årsredovisningar genom att ge en samlad redovisning av transportsektorns utveckling i ett gemensamt dokument. Redovisningen av måluppfyllelse ska endast ske mot etappmål och/eller delmål inte mot verksamhetsmål. I den årliga rapporten för hela transportsektorn skall dessutom en samlad och kortfattad redovisning ges av åtgärder som genomförts under året av alla aktörer (trafikverk, trafikoperatörer, kommuner och andra myndigheter). Eftersom de fem transportpolitiska målen, liksom några av etappmålen, gäller för samtliga transportslag (väg, järnväg, sjöfart, luftfart) finns behov av en gemensam uppföljning, återrapportering och styrning av dessa.

Uppgifter om inre effektivitet och finansiell information ska inte finnas med i den gemensamma rapporten.

Årsredovisningarna kommer således fortfarande att vara regeringens viktigaste beslutsunderlag när det gäller att styra myndigheternas inre organisation och verksamhet, medan den årliga uppföljningen av transportsektorn skall ge underlag för beslut om vad som bör göras inom transportsystemet som helhet för att nå en bättre uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Den årliga uppföljningsrapporten kan ersätta trafikverkens miljörapport

Arbetsgruppen anser att trafikverkens gemensamma miljörapport bör avskaffas. Gruppen tar däremot inte ställning till om den årliga uppföljningsrapporten kan ersätta trafikverkens övriga rapporter (miljö-, trafiksäkerhets- eller sektorsrapporter).

Utvecklingen inom miljöområdet rapporteras årligen till regeringen dels i form av en gemensam rapport från de fyra trafikverken, dels genom separata miljörapporter från respektive myndighet. Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket ger också ut årliga trafiksäkerhetsrapporter. Därutöver publicerar Vägverket en så kallad sektorsrapport som beskriver tillstånd och verksamheter inom de områden som omfattas av Vägverkets sektorsansvar. Enligt Banverkets och Vägverkets instruktioner skall myndigheterna i mars varje år till regeringen lämna en redovisning, analys och utvärdering av utvecklingen inom de områden som omfattas av verkens sektorsansvar.

Via ovan angivna rapporter är det meningen att regeringen ska få en mer omfattande och mer specifik information om hur utvecklingen ser ut inom olika delområden än den information som finns i myndigheternas årsredovisningar.

Arbetsgruppen är av den uppfattningen att det ett finns ett behov av en samlad redovisning av utvecklingen och tillståndet inom hela transportsektorn. Detta inte minst då alla de transportpolitiska delmålen och vissa av etappmålen är transportslagsövergripande. Trafikverkens gemensamma miljörapport liknar på flera sätt kapitlet om en god miljö i arbetsgruppens förslag till årlig uppföljning. Arbetsgruppen anser att den gemensamma miljörapporten därför bör kunna avskaffas i och med att den nya uppföljningsrapporten tillkommer.

Arbetsgruppen tar däremot inte ställning till om den årliga uppföljningsrapporten kan ersätta andra separata rapporter med olika teman. I viss utsträckning kommer rapporterna att innehålla överlappande information. Samtidigt finns det utrymme att lämna mer detaljerad information i trafikverkens separata rapporter (miljö-, trafiksäkerhets och sektorsrapporter). Genom att lägga ut den gemensamma uppföljningsrapporten på Internet med länkar till trafikverkens rapporter ges möjlighet för läsaren att vid behov på ett enkelt sätt få tillgång till mer detaljerad information.

Ett komplement till långsiktiga infrastrukturplaner

Genom att årligen följa tillståndet och utvecklingen inom respektive delmål kan man få en uppfattning om på vilka områden det är särskilt angeläget att vidta åtgärder. Genom att kontinuerligt följa vad man gör, vad det kostar och vad det ger för effekter får man kunskap om vilka åtgärder man bör satsa på. Den samlade och regelbundna uppföljningen underlättar således arbetet med att upprätta långsiktiga infrastrukturplaner och skulle helt eller delvis kunna ersätta den så kallade *Lägesanalysen*

Parallellt med den årliga budgetprocessen löper de 10-åriga infrastrukturplanerna för väg och järnväg på såväl nationell som regional nivå. Dessa planer revideras vart fjärde år. Det första steget i arbetet med att fastställa planerna kallas för inriktningsplaneringen. I inriktningsplaneringen studeras olika alternativa inriktningar inom transportsystemet. För respektive alternativ redovisas måluppfyllelse, medelsramens fördelning mellan olika åtgärdestyper, mellan olika transportslag och mellan åtgärder som planeras på nationell respektive regional nivå. På basis av bl.a. detta underlag fattar sedan statsmakterna beslut om inriktning samt medelsfördelning mellan trafikslagen och åtgärds-kategorier för tio år framåt. Därefter följer en process där Vägverket utarbetar nationella vägplaner, Banverket utarbetar nationella järnvägsplaner och länsstyrelserna utarbetar regionala infrastrukturplaner. I planeringsprocessen fattas således de mest avgörande besluten om framtida infrastruktursatsningar.

Den årliga uppföljningen av transportsektorn är avsedd att komplettera den långsiktiga planeringen. På årlig basis bör man kunna följa utvecklingen inom de olika transportpolitiska delmålen för att kunna avgöra om utvecklingen går åt rätt håll och om det är möjligt att nå de fastställda etappmålen. Denna information är av stor politisk betydelse eftersom den ger en indikation på om den förda politiken är ändmålsenlig eller ej.

Om uppföljningen visar att tillståndet inom ett etappmål inte är tillfredsställande bör statsmakterna ha möjlighet att reagera på detta. Det kan exempelvis ske genom att regering och riksdag väljer att omallokera resurser från en myndighet till en annan eller att man gör omdisponeringar inom en myndighet. I samband med budgetprocessen och regeringens efterföljande utformning av myndigheternas regleringsbrev finns utrymme för statsmakterna att göra eventuella omprioriteringar mellan transportslagen eller inom ett transportslag, som leder till effektivare implementering av transportpolitiken. För att få kunskap om vilka åtgärder som bör vidtas måste statsmakterna få kontinuerlig information om vad myndigheterna hittills har gjort för att påverka måluppfyllelse.

sen, vad dessa åtgärder har kostat samt vad åtgärderna har haft för effekter.

Vanligtvis är det nödvändigt att man följer utvecklingen inom ett delmål under flera års tid för att kunna skapa sig en uppfattning om tillståndet och utvecklingen är tillfredsställande eller inte. Detsamma gäller när man ska bygga upp kunskap om vilka åtgärder som bör vidtas för att nå en bättre måluppfyllelse. Därför är det viktigt att redovisningen innehåller relevanta tidsserier.

Arbetsgruppen vill dock poängtera att syftet med den årliga uppföljningen inte är att den ska utgöra ett underlag för förändringar i förhållande till de åtgärder som har planerats i de långsiktiga planerna. Syftet är att hålla statsmakterna informerade om händelseutvecklingen. I det omfattande arbetet med att revidera planerna finns emellertid större utrymme för omprioriteringar mellan olika sektorer och åtgärds-kategorier. I denna beslutsprocess menar arbetsgruppen att den årliga uppföljningen kan komma till användning genom att helt eller delvis ersätta den nuvarande *Lägesanalysen*.

Lägesanalysen har under pågående planarbete, upprättande av infrastrukturplaner för åren 2002-2011, varit det första steget i den så kallade inriktningsplaneringen. Lägesanalysen innehåller en beskrivning av nuläge och utveckling inom varje delmål, förslag till strategiska områden att analysera vidare samt förslag till upplägget av det fortsatta arbetet med inriktningsplaneringen.

För att kunna välja vilka inriktningsalternativ som ska analyseras vidare och kunna ge förslag på vad som bör göras inom olika sektorer på transportområdet krävs bl.a. en bra beskrivning av nuläget inom de olika delmålen samt analyser av åtgärders effektivitet.

Genom att årligen följa tillståndet och utvecklingen inom respektive delmål kan man få en uppfattning om på vilka områden det är särskilt angeläget att vidta åtgärder. Genom att kontinuerligt följa vad man gör, vad det kostar och vad det ger för effekter får man kunskap om vilka åtgärder man bör satsa på. Den samlade och regelbundna uppföljningen underlättar således arbetet med att upprätta långsiktiga infrastrukturplaner.

4 Den årliga rapportens innehåll och disposition

Kapitlen är indelade efter de fem transportpolitiska delmålen. Respektive delmålskapitel ska bestå av följande delar:

1. Sammanfattande bedömning
2. Redogörelse för mål
3. Beskrivning av utveckling och tillstånd i förhållande till etappmål och/eller delmål samt bedömning om det är möjligt att nå etappmålet
4. En redogörelse för vilka faktorer som påverkat tillståndet
5. En redogörelse för väsentliga åtgärder som genomförts under året av trafikverken eller andra aktörer i syfte att nå en bättre måluppfyllelse
6. Vid behov redogörs för åtgärdernas bieffekter på övriga delmål

I vissa fall kan det vara motiverat att i rapporten lämna förslag på korrigeringar av styrmedel eller omfördelningar mellan åtgärder och/eller aktörer. Förslag till större och mer långsiktiga förändringar kräver emellertid oftast fördjupade analyser. Därför bör sådana förslag i huvudsak ges i samband med inriktningsplaneringen.

För att på ett konkret sätt visa hur vi anser att den årliga uppföljningen bör utformas har vi valt att ta fram en provrapport. Denna redovisas i bilaga 2. Provrapporten är ett försök till uppföljning av de transportpolitiska målen för år 1998. Eftersom de transportpolitiska målen beslutades under 1998 och alltså inte gällde för större delen av året blir emellertid denna uppföljning endast hypotetisk. Provrapporten är med andra ord ett exempel på hur en uppföljning för 1998 skulle kunna se ut om de nya transportpolitiska målen redan hade funnits. Syftet med att ta fram detta exempel, vid sidan av att på ett konkret sätt visa hur vi anser att redovisningen skall se ut, har varit att få en uppfattning om vilken information som finns tillgänglig idag och vilken information som saknas. Eftersom arbetet med att utveckla etappmål pågår parallellt med arbetet att utforma ett uppföljningssystem får arbetsgruppens skiss till hur den årliga uppföljningen skulle kunna se ut anses vara mycket preliminär. Principerna för vilken information som den årliga rapporten bör innehålla är dock giltiga även framöver.

Underlaget för redovisningen i provrapporten är hämtat från skriftligt material: SIKAs uppföljningsrapport⁷, trafikverkens årsredovisningar för 1998, trafikverkens miljörapport för 1997 och Vägverkets trafiksäkerhets- och sektorsrapport för 1998 samt material från några av de arbetsgrupper som ansvarar för utvecklingen av etappmålen. Dessutom har trafikverkens representanter i arbetsgruppen bidragit med kompletterande underlag. Det

⁷ "De transportpolitiska målen – uppföljning våren 1999" SIKAs Rapport 1999:3

gäller framför allt uppgifter om åtgärder samt redogörelser för faktorer som har betydelse för utvecklingen inom delmålet ett tillgängligt transportsystem.

Nedan beskrivs och motiveras principerna för hur den årliga uppföljningsrapporten bör vara disponerad och vilken information den bör innehålla. Längre fram i kapitlet beskrivs vilken information som idag finns i den så kallade provrapporten.

Rapporten kommer att innehålla mycket, men som vi anser väsentlig information. För att göra det möjligt för politiker och tjänstemän inom Regeringskansliet att tillgodogöra sig de delar som är av intresse är det av stor vikt att materialet är lättöverskådligt. Detta nödvändiggör en enhetlig och strikt struktur.

Gemensamt för hela redovisningen är att beskrivning av tillstånd i förhållande till mål samt redovisade åtgärder och dess kostnader skall anges med relevanta tidsserier.

Sammanfattning

För att få en översiktlig nulägesbeskrivning av transportsektorn ska rapporten inledas med en sammanfattning. Denna skall innehålla:

- en redogörelse över vilka etappmål som man bedömer är möjliga att nå respektive inte nå,
- övergripande beskrivning av utvecklingen inom de delmål som saknar etappmål,
- beskrivning av orsakerna till att etappmålen inte nås eller beskrivning av faktorer som har påverkat utvecklingen inom de delmål som saknar etappmål,
- årets viktigaste händelser inom transportsektorn.

Uppföljning mot mål

Följande fem kapitel (2-6) är indelade efter de fem transportpolitiska delmålen: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö samt en positiv regional utveckling.

Kapitlen ska inledas med en kort sammanfattande bedömning, på en så aggregerad nivå som möjligt, om det är möjligt att nå fastställda etappmål eller om utvecklingen inom delmålet kan anses vara tillfredsställande. Därefter redogörs för fastställda etappmål inom respektive delmål. Beskrivningen av mål följs av en redogörelse av utvecklingen och tillståndet i samhället/transportsektorn i förhållande till etappmålen eller delmålet. Därefter görs en bedömning av om det är möjligt att nå respektive etappmål. I de fall bedömningarna bygger på antaganden om exempelvis

trafikutveckling eller teknisk utveckling ska dessa antaganden anges.

Tillsammans med tillståndsbeskrivningen redogörs också för vilka faktorer som man bedömer har haft betydelse för utvecklingen inom området. Det kan röra sig om faktorer såväl inom som utanför transportsektorn. En analys av vilka faktorer som har påverkat tillståndet och vad som kommer att påverka utvecklingen framöver är nödvändig för att statsmakterna skall få vägledning i valet av åtgärd samt vad som ligger inom det offentligas kontroll respektive vad staten inte kan eller har svårt att påverka. (Redovisningen av luftutsläpp i provrapporten är ett bra exempel på analys av förklaringsfaktorer).

Efter tillståndsbeskrivningen följer ett avsnitt som beskriver vilka åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn i syfte att påverka etappmålet eller delmålet. En mängd åtgärder utförs av andra aktörer än trafikverken. Därför bör redovisningen även innehålla information om vad andra aktörer, som exempelvis kommuner och trafikhuvudmän har gjort i syfte att påverka målen. För att materialet ska bli hanterligt och överskådligt skall endast åtgärder som direkt eller indirekt bedöms ha stor effekt på målet anges. Dessutom skall åtgärder som tar stora resurser i anspråk anges. Kostnader och om möjligt kostnadsutvecklingen för alla redovisade åtgärder ska anges. Redovisningen ska inte innehålla information om aktörernas interna verksamhet eller effektivitet. Det är endast vad exempelvis myndigheterna presterar utåt som är av intresse. Det bör påpekas att det kan gälla åtgärder som påverkar måluppfyllelsen indirekt, exempelvis åtgärder som är riktade mot andra aktörer som kommuner eller andra myndigheter.

Det är naturligtvis angeläget att effekter av de åtgärder som genomförs i syfte att nå en förbättrad måluppfyllelse redovisas i så stor utsträckning som möjligt. Det kan gälla såväl uppmätta effekter, fastställda i en utvärdering, som bedömningar av vad genomförda åtgärder gett för effekter. Det ska tydligt framgå om den angivna effekten grundas på en bedömning eller en utvärdering.

Effekter kan antingen uttryckas i effekt på målvariabeln, exempelvis antalet allvarliga olyckor sjunker med X procent till följd av åtgärden. En effekt kan också vara att någon annan aktör genomför en åtgärd, som man antar påverkar målvariabeln. Exempel på sådana effekter kan vara: cykelhjälmansvändningen har ökat med Y procent till följd av informationskampanjer, eller statsbidraget bedöms ha påskyndat kommunernas utbyggnad av hastig-

hetsdämpande infrastrukturåtgärder på de kommunala vägarna med i genomsnitt 3-5 år.

Åtgärders effekter kan således uttryckas i olika typer av effekttermer. Dessa effekter kan emellertid vara svåra, tidskrävande och/eller kostnadskrävande att mäta eller bedöma. Följaktligen är det inte rimligt att ställa krav på att effekter ska anges för alla åtgärder som redovisas. I den mån effekter av åtgärder inte kan anges anser arbetsgruppen emellertid att alla åtgärder på något sätt ska motiveras. En sådan motivering behöver inte vara uttömmande men det ska klart framgå vad bakgrunden till att en åtgärd bedöms ha en positiv inverkan på måluppfyllelsen är.

Exempel:

Luftfartsverket konstaterar (genom haveriutredningar) att de flesta olyckor med privatflygplan beror på dumdristighet och okunskap hos piloterna. Man bedömer därför att det bästa sättet att komma till rätta med problemet är att höja kunskapsnivån och riskmedvetandet hos dessa piloter. Man har därför valt att satsa på informationskampanjer och utbildning.

Minimikravet är att ovanstående information klart och tydligt framgår av redovisningen. Medan information om vilka effekter informationskampanjen givit inte alltid behöver framgå. För att kunna konstatera vilken effekt ovanstående informationskampanj har haft krävs ju att man utvärderar denna. Det är emellertid inte rimligt att utvärdera all verksamhet, ofta får resultat från tidigare utvärderingar ge vägledning vid valet av åtgärd. Arbetsgruppen vill dock framhålla att det finns anledning att med jämna mellanrum närmare undersöka och utvärdera vad kampanjer av ovan nämnda slag och andra åtgärder faktiskt har för effekter på graden av måluppfyllelse.

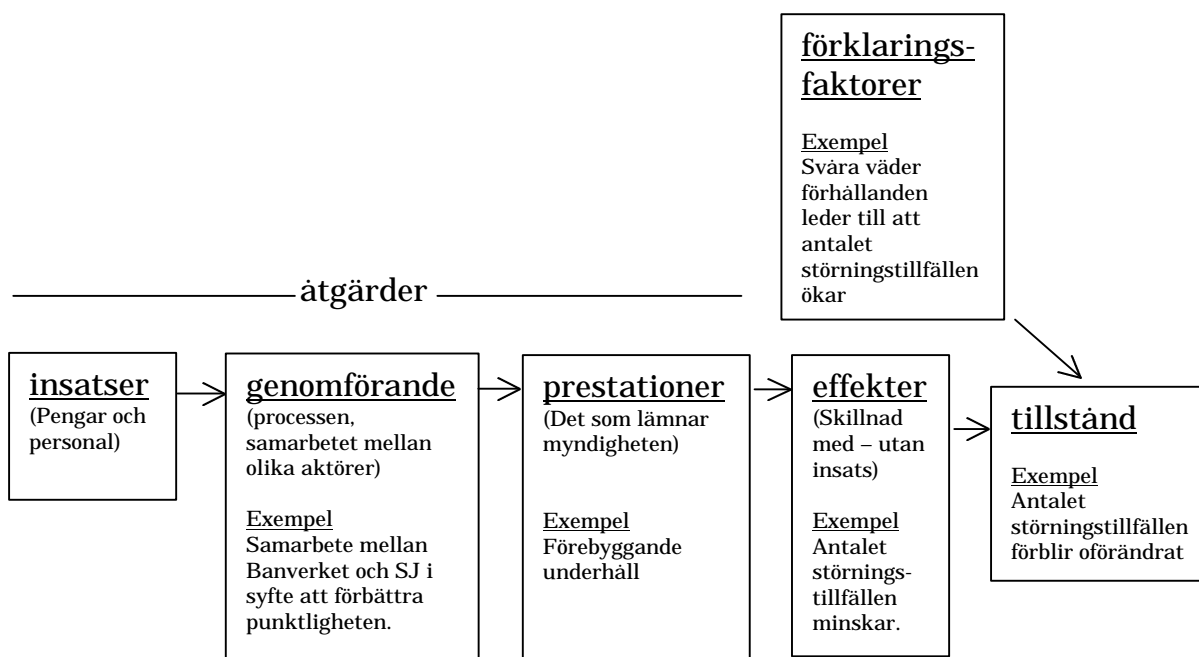
Varje delmålkapitel avslutas med ett avsnitt som vi har valt att kalla "Åtgärder som påverkar övriga delmål". I normalfallet påverkar en åtgärd flera av delmålen samtidigt. Vi har ändå valt att sortera åtgärderna under respektive delmål för att huvudsyftet med åtgärden tydligt ska framgå. I de fall åtgärden bedöms ha en stor positiv eller negativ effekt på andra delmål bör detta givetvis framgå. Vårt förslag är att dessa bieffekter åskådliggörs i en tabell med förklarande text.

Sammanfattningsvis ska redovisningen i respektive "delmålkapitel" bestå av följande delar.

1. Sammanfattande bedömning

2. Redogörelse för mål
3. Beskrivning av utveckling och tillstånd i förhållande till etappmål och/eller delmål samt bedömning om det är möjligt att nå etappmålet
4. En redogörelse för vilka faktorer som påverkat tillståndet
5. En redogörelse för väsentliga åtgärder som genomförts under året av trafikverken eller andra aktörer i syfte att nå en bättre måluppfyllelse
6. Vid behov redogörs för åtgärdernas bieffekter på övriga delmål

Figuren nedan kan användas för att åskådliggöra vilka principer som ska användas som grund för redovisningen. Rutan näst längst till vänster i figuren, *genomförande*, ska i princip inte ingå i redovisningen. Sådan information finns att tillgå i myndigheternas årsredovisningar. Däremot ska de viktigaste *prestationerna* (det vi här kallar åtgärder) och vad de kostar redovisas, liksom *förklaringsfaktorer* och *tillstånd*. *Effekter*, grundade på bedömningar eller utvärderingar, skall om möjligt ingå i redovisningen.



Fokus i redovisningen skiftar beroende av etappmålens utformning. Om tillståndet inom etappmålet i stor utsträckning går att påverka via åtgärder vidtagna av exempelvis trafikverken är en redovisning av åtgärder väsentlig. Om tillståndet inom etappmålet däremot i stor utsträckning påverkas av andra faktorer är en analys samt redogörelse av dessa faktorer av stor betydelse.

Både tillståndsbeskrivningen och redovisningen av åtgärder sker i princip per transportslag. Det finns flera anledningar till att vi har valt denna uppdelning. Etappmålen är ofta avgränsade till enskilda transportslag, många förklaringsfaktorer till utvecklingen finns inom varje transportslag och flertalet åtgärder vars effekter är av intresse sker inom respektive transportslag. För vissa delmål och etappmål redovisas emellertid tillstånd och förklaringsfaktorer på en transportslagsövergripande nivå. I åtgärdsavsnitten finns också utrymme att redovisa transportslagsövergripande åtgärder. Se vidare under avsnittet "Undantag från redovisning enligt huvudprincipen" och i bilaga 2.

Utrymme att lämna förslag till korrigeringar

Av den årliga uppföljningen bör man kunna dra vissa, partiella slutsatser om mindre, årliga korrigeringar av styrmedel eller omfördelningar mellan åtgärder och/eller aktörer som eventuellt skulle leda till effektivare måluppfyllelse. Underlag för sådana slutsatser kan vara utvärderingar som har genomförts under året. Det kan säkert också finnas fall där man utan någon djupare analys kan se fördelar av att göra vissa korrigeringar. I dessa fall bör sådana slutsatser framgå i rapporten och förslag lämnas. Detta skiljer sig dock från uppfattningen att syftet med rapporten är att SIKA och trafikverken ska ge förslag på årliga korrigeringar. Förslag till större och mer långsiktiga förändringar kräver fördjupade analyser och bör i stället genomföras vart fjärde år i samband med inriktningsplaneringen.

Undantag från redovisningens huvudprincipen

Kapitlen ser i viss mån olika ut på grund av att delmålen helt eller delvis saknar etappmål och möjligheterna att utveckla etappmål skiljer sig mellan delmålen. Ovan har vi beskrivit hur den årliga rapporten är tänkt att se ut. Nedan redogörs för undantag från den allmänna principen samt hur den nuvarande provrapporten skiljer sig från den tilltänkta.

Tillgänglighet och regional utveckling

Till delmålen ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling saknas i dagsläget etappmål. Arbetsgruppen antar att detta förhållande kommer att gälla även under en överskådlig framtid. Kapitel 2 om tillgänglighet och kapitel 6 om regional utveckling kommer därför till skillnad från övriga kapitel inte att innehålla en beskrivning av måluppfyllelse. I stället beskrivs

utvecklingen och tillståndet inom respektive målområde med hjälp av vissa indikatorer.

Tillståndsbeskrivningen kommer troligen att ske både med hjälp av indikatorer som inte kan härledas till ett specifikt transportslag och med indikatorer som kan härledas till ett specifikt transportslag. Därför finns i dessa avsnitt en del som ska innehålla en allmän tillståndsbeskrivning med förklaringsfaktorer utanför transportsektorn samt fyra andra delar med tillståndsbeskrivning och förklaringsfaktorer uppdelad per transportslag (vägsektorn, luftfartssektorn, sjöfartssektorn och järnvägssektorn). Nuvarande provrapport (bilaga 2) ser emellertid inte riktigt ut på ovanstående sätt. Kapitlet inleds nämligen med en beskrivning av pågående arbete med att utveckla indikatorer. Någon tillståndsbeskrivning finns inte.

I kapitlet "Ett tillgängligt transportsystem" finns för närvarande en uppdelning mellan tillgänglighet generellt och funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet. Orsaken är att etappmål förmodligen kommer att fastställas för funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet.

Avsnittet innehåller i dagsläget endast exempel på faktorer som påverkar funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet samt åtgärder som genomförts under året uppdelat per transportslag. När etappmål väl är fastställda är tanken att avsnittet kommer att följa huvudprincipen, dvs. redogörelse för mål, tillståndsbeskrivning, förklaringsfaktorer och åtgärdsbeskrivning uppdelat per transportslag.

En hög transportkvalitet

För delmålet en hög transportkvalitet finns etappmål som inte kan anses vara heltäckande. Arbetsgruppen antar att man på kort sikt inte kommer att kunna utveckla och fastställa etappmål som omfattar hela begreppet en hög transportkvalitet. Därför bör en uppföljning ske av såväl etappmål som hela delmålet. Kapitlet har därmed delats upp i två huvudavsnitt. Ett som behandlar redan fastställda etappmål och ett som behandlar delmålet en hög transportkvalitet.

Etappmålsavsnittet i provrapporten följer huvudprincipen.

Det andra huvudavsnittet i kapitlet är tänkt att inledas med en beskrivning av tillståndet och utvecklingen hos några indikatorer som man anser beskriver delmålet en hög transportkvalitet på ett bra sätt. I nuvarande provrapport inleds emellertid avsnittet med en beskrivning av arbetet med att utveckla indikatorer.

En god miljö

För kapitlet "En god miljö" finns fyra huvudavsnitt. Dessa utgörs av redan fastställda etappmål (luftutsläpp och buller) samt områden där etappmål inom kort kommer att utvecklas (natur- och kulturmiljö samt kretsloppsanpassning). Redovisning av tillstånd sker på en transportslagsövergripande nivå för luftutsläpp. För etappmål inom buller och kretsloppsanpassning redovisas tillstånd uppdelad per transportsektor. För delområdet natur-, kultur- och bebyggelsemiljö saknas en tillståndsbeskrivning i provrapporten.

Redovisningen i övrigt sker enligt huvudprincipen.

En säker trafik

Texten i provrapporten följer huvudprincipen.

Information som i dagsläget har varit svår att få fram

Eftersom mål och mått för att mäta måluppfyllelse tas fram inom respektive etappmål arbetsgrupp koncentrerar vi oss här på uppgifter om åtgärder.

Information som har varit svår att ta fram har varit åtgärders kostnader och effekter (uppmätta eller bedömda). Dessutom har det varit svårt att få information om vad andra aktörer än trafikverken har gjort i syfte att påverka målen.

En uppdelning av åtgärder som syftar till att öka tillgängligheten, transportkvaliteten (förutom för redan fastställda etappmål) samt den regionala utvecklingen har varit svår att göra. En förutsättning för att kunna göra denna uppdelning är att målen är tydligt definierade. I regeringsuppdraget till SIKKA ingår att utveckla nya etappmål, vilket kan komma att underlätta en uppdelning av åtgärder.

Vi har tidigare påpekat att det är viktigt att redovisningen innehåller analyser av vad som har påverkat utvecklingen inom respektive mål. Vår provrapport innehåller dock få sådana analyser.

5 Rollfördelning

En gemensam rapport lämnas till regeringen den 1 april varje år. Rapporten sammanställs av SIKA i samarbete med trafikverken.

Arbetsgruppen föreslår att SIKA ansvarar för sammanställningen av den årliga uppföljningsrapporten. Eftersom rapporten är transportslagsövergripande är det naturligt att SIKA ges det övergripande ansvaret. SIKA är dock beroende av underlag från de fyra trafikverken. Dessa bör därför ansvara för att uppgifter om tillstånd och åtgärder förmedlas till SIKA i god tid innan rapporten ska vara färdig.

För att skapa goda förutsättningar för arbetet krävs att alla berörda aktörer vet vad som förväntas av dem. Därför föreslår vi att regeringen skriver in i trafikverkens instruktioner att de ska bistå SIKA med alla data och uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utarbeta en årlig uppföljningsrapport. Samtidigt bör det av SIKA:s instruktion framgå att myndigheten har till uppgift att årligen sammanställa en uppföljningsrapport för hela transportsektorn.

För att kunna genomföra en fortlöpande uppföljning av de trafikpolitiska målen krävs att tillgången på data i framtiden säkerställs något som i sin tur kräver att någon ansvarig för produktionen av data är utpekad. Eftersom etappmål ännu inte har formulerats för flertalet delmål och mått för att följa upp målen ännu inte är framtagna är det ännu för tidigt att fastställa vem som ska ansvara för vad. I den slutliga avrapporteringen, den 31 januari 2000, bör det emellertid slås fast vilka myndigheter som ska svara för att årligen rapportera relevanta data till SIKA inför den samlade måluppföljningen.

För att arbetet ska präglas av god framförhållning är det slutligen viktigt att alla berörda parter vet när underlag bör lämnas in och när rapporten ska vara färdig. Tidsplanen bör se lika ut från år till år.

När ska redovisningen ske?

Enligt regeringsuppdraget ska SIKA årligen med början den 1 maj 1999 i samråd med trafikverken lämna underlag för regeringens redovisning till riksdagen av hur de transportpolitiska etappmålen har uppfyllts. Det kan emellertid finnas anledning att ändra datumet för redovisning till den 1 april. Anledningen är att fackdepartementen genomför sina så kallade mål- och resultat-

dialoger med myndigheterna under april och maj. Under maj månad ska dessutom fackdepartementet förse Finansdepartementet med underlag för dess arbete med höstens budgetproposition.

6 Att säkerställa tillgången till data för att kunna genomföra måluppfyllelseanalyser

Att säkerställa tillgången på data framöver kräver att någon ansvarig för produktionen av data utpekas. Därför bör man i den slutliga avrapporteringen, den 31 januari 2000, fastställa vilka myndigheter som svarar för att årligen rapportera relevanta data till SIKA.

I detta kapitel diskuteras möjligheterna att i framtiden följa upp etappmålen med avseende på tillgången till data.

Några etappmål har ännu inte fastslagits och det är därför inte meningsfullt i detta skede att göra en systematisk genomgång mål för mål och redovisa tillgången till data för uppföljning. Istället ges ett exempel på hur en sådan beskrivning kan se ut i den slutliga avrapporteringen.

Enligt uppdraget ska etappmålen vara kvantifierade och därmed uppföljningsbara med hjälp av statistik eller annan data. Etappmålen ska utformas så att de är möjliga att nå till acceptabla kostnader vilket medför att kännedom om nuläget krävs.

I det transportpolitiska beslutet framhålls att vissa mål är svåra att uttrycka i kvantitativa termer och att dessa mål måste värderas och följas upp på andra sätt. De mål som har den högsta graden av konkretion i det transportpolitiska beslutet, trafik-säkerhet och miljö (emissioner), går i nuläget att kommentera med avseende på datatillgången.

Metoderna för uppföljning är kopplade till hur målen formuleras. Med ledning av de förslag till uppföljning som formulerats i de olika arbetsgrupperna kan tre olika uppföljningsmetoder urskiljas:

- uppföljning med hjälp av statistik
- uppföljning med hjälp av modeller
- uppföljning med hjälp av ickenumeriska metoder.

Att skapa ett system för en fortlöpande uppföljning av de transportpolitiska målen kräver att tillgången på data i framtiden säkerställs något som i sin tur kräver att någon ansvarig för produktionen av data är utpekad. För jämförelser mellan trafikslagen krävs en harmonisering av definitionerna. Vidare bör kvaliteten i statistiken beskrivas. Nedan pekas på några fall som visar på vikten av att de uppgifter som skall användas för uppföljningen blir mångsidigt belysta.

Att följa upp målen med hjälp av officiell statistik, som regleras enligt lagen om officiell statistik (1992:889), garanterar kontinuitet i uppföljningen till följd av att denna statistik har en ansvarig myndighet och att den har en långsiktig finansiering. Av de transportpolitiska målen är det endast trafiksäkerhetsmålet avseende antalet döda som idag går att följa upp med hjälp av officiell statistik, undantaget sjöfart där officiell statistik om olyckor saknas. Däremot ger Sjöfartsverket ut en årlig rapport om rapporterade fartygsolyckor samt personolyckor för svenska handels- och fiskefartyg.

Även annan statistik än officiell statistik kan i praktiken ha en garanterad kontinuitet som gör den lämplig att använda för uppföljningen. Det gäller till exempel den statistik som verk och myndigheter producerar för sin egen uppföljning.

Definitionerna av företeelser som ska beskrivas kan skilja sig mellan trafikslagen, vilket försvårar jämförelsen mellan olika transportslag. Ett sådant exempel är definitionen av begreppet allvarligt skadad. Se vidare nästa sida under rubrik "Definitioner".

En förutsättning för att på ett tillförlitligt sätt kunna följa utvecklingen inom ett målområde över flera år är att definitioner av olika begrepp inte förändras över åren. Om definitioner av begreppet ändras måste detta tydligt redovisas.

Kvaliteten i de uppgifter som ska användas kan beskrivas ur flera olika synvinklar som innehåll, tillförlitlighet, tid och tillgänglighet. I detta sammanhang är tid och tillförlitlighet de viktigaste kriterierna. Framställningstiden för olika statistikprodukter varierar, för vissa av de föreslagna målen finns inte uppgifter för det senaste året tillgängliga förrän till sommaren. Andra kvalitetsaspekter som är viktiga att belysa är statistikens tillförlitlighet avseende täckning, bortfall, osäkerhetsmått m.m.

Nedan följer ett förslag till hur en beskrivning av hur en systematisk genomgång av de olika data som krävs för uppföljningssystemet skulle kunna se ut. Med ansvar avses det myndighet som bör ges ansvar att rapportera uppgifterna till SIK. Om det finns officiell statistik inom området faller detta ansvar på den statistikansvariga myndigheten i annat fall på den myndighet som har tillsynsansvar eller liknande.

Med tanke på antalet mål och att målen i vissa fall kräver en stor mängd data för uppföljningen blir det möjligen för ambitiöst att i den slutliga avrapporteringen skriva om ansvar, definitioner och kvalitet. Om någon aspekt bör prioriteras är det vem som har an-

svaret. Det måste slås fast vilka myndigheter som ska svara för att årligen rapportera uppgifterna till SIKA inför den samlade måluppföljningen.

Etappmål 3:1 Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minskas för alla trafikslag

Ansvar

Vägtrafik

SIKA, med uppgifter som hämtas från registret över polisrapporterade olyckor som förs hos Vägverket.

Järnvägstrafik

SIKA, med uppgifter som hämtas från Järnvägsinspektionen

Luftfart

SIKA, med uppgifter som hämtas från Luftfartsinspektionen

Sjöfart

Sjöfartsinspektionen samordnat med Sjöfartsverket

Definitioner

För begreppet döda tillämpas samma definition för samtliga trafikverk d.v.s. att personen avlidit inom 30 dagar efter olyckan.

Begreppet allvarligt skadad definieras olika. I vägtrafiken avses en person som erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskada, inre skada eller annan skada som förväntas medföra intagning på sjukhus. Inom bantrafiken bedöms en skada som allvarlig om den leder till sjukskrivning i mer än 14 dagar. Inom flygtrafiken definieras allvarligt skadad som en skada som fordrar intagning på sjukhus (eller motsvarande) och vård mer än 48 timmar. Inom sjöfartsstatistiken definieras begreppet allvarligt skadad vid tio dagars sjukskrivning.

Kvalitet

Vägtrafik

Statistiken avser i dagsläget vägtrafikolyckor med personskada som kommit till polisens kännedom. Detta innebär att ett mörkertal finns, framför allt för de allvarliga skadorna. Vägverket har ett uppdrag att samordna denna statistik med de uppgifter som finns inom slutenvården för att bland annat förbättra täckningen och beskrivningen av skadeföljder. För allvarligt skadade är tillförlitligheten i statistiken i förhållande till definitionen lägre. Detta beror på att definitionen bygger på en bedömning av ska-

dan och inte på ett objektiva kriterium som sjukskrivning eller sjukhusvistelse och att denna bedömning görs av polisen och inte av sjukvården.

Statistiken är tillgänglig från maj månad.

Järnvägstrafik

Bantrafikoperatörerna är skyldiga att till Järnvägsinspektionen rapportera samtliga olyckor som medfört att personer dödas eller skadats allvarligt eller olyckor som medför materiella skador på mer än 10 000 ECU. I den officiella statistiken ingår endast uppgifter avseende olyckor i järnvägstrafik men rapporteringsskyldigheten till Järnvägsinspektionen gäller även spårväg och tunnelbana.

Kvaliteten i uppgifterna är god även om vissa problem finns beträffande skadeföljderna på grund av att ansvaret för att rapportera skadeföljderna av en olycka ligger på operatörerna.

Statistiken är tillgänglig senast i slutet av juni månad.

Luftfart

Med luftfartsolycka avses olyckshändelse som inträffar med ett luftfartyg som medför att någon person avlider eller skadas allvarligt eller att betydande skada på luftfartyget uppstår. Kvaliteten i statistiken är god, antalet olyckor är begränsat och en uppföljning av varje enskild olycka är möjlig. Uppgifterna finns tillgängliga i mars månad.

Sjöfart

Med sjöfartsolycka avses olyckshändelse som inträffar med ett fartyg som medför att någon person avlider eller skadas allvarligt eller att betydande skada på fartyg, last ombord eller omgivningen uppstår. Uppgifterna rörande utredning om varje enskild olycka finns tillgänglig som utredningsrapport eller statistikrapport inom tre månader efter olyckstillfället.

Svårt att fastställa vilka myndigheter som ska ansvara för den fortlöpande produktionen av indata vid modellberäkningar

I exemplet ovan med dödade och svårt skadade i trafiken är det en källa som behövs för att kunna följa upp det enskilda målet och i och med att det är en källa kan också ansvaret preciseras. I de fall uppföljningen ska ske med hjälp av modellberäkningar fordras en mängd olika indata för att beräkningarna ska fungera. I dessa fall blir det betydligt mer komplicerat att fastställa ett ansvar för den fortlöpande produktionen av indata. I bilaga 4 exemplifieras det med fallet utsläpp av kväveoxider (NO_x) från vägtrafiken.

7 Uppföljning inom ramen för trafikverkens sektorsansvar, exemplet handikappanpassningen inom transportsektorn

Statsmakterna har genom det s.k. sektorsansvaret givit trafikverken i uppgift att driva på och följa upp utvecklingen inom respektive transportsektor. Till stor del ligger det som sker inom transportsektorn utanför vad trafikverken direkt kan påverka. Viktiga aktörer är exempelvis kommuner, andra myndigheter, trafikoperatörer och trafikanter.

I en årlig uppföljning av de transportpolitiska målen räcker det därför inte med att redovisa vad trafikverken uträttat, även andra åtgärder utförda av andra aktörer är av intresse för att ge en god bild av vad som påverkar utvecklingen. Arbetsgruppen har konstaterat att det idag saknas system för informationsinsamling i samband med trafikverkens sektorsuppgifter. I syfte att belysa eventuella brister i denna informationsinsamling har arbetsgruppen valt att närmare studera ett område, nämligen handikappanpassning av transportsystemet. Orsaken till denna avgränsning har varit att göra uppgiften hanterlig. Att valet föll på just handikappanpassning beror på att det är ett område där utvecklingen i stor utsträckning påverkas av andra aktörer än trafikverken samtidigt som trafikverken bedriver ett relativt intensivt arbete med att förbättra och utveckla detta område.

Trafikverken har svarat på tre frågor i syfte att belysa informationsinsamlingen. Vi börjar med en sammanfattning av trafikverkens kartläggning för att därefter redogöra för förhållandena inom samt synpunkter från respektive trafikverk.

Sammanfattning

Systematisk informationsinsamling görs av Vägverket för de statsbidragsberättigade åtgärder som genomförs av trafikhuvudmännen. Sjöfartsverket får systematisk information om handikappanpassning av fartyg som byggs för svensk flagg. I övrigt sker ingen systematisk informationsinsamling om vad andra aktörer gör för att handikappanpassa transportsystemet.

Idag saknas inom samtliga transportslag information om funktionshindrades resvanor- och transportbehov samt information om brister i befintligt system.

Förhoppningen är att denna information ska kunna samlas in genom systematiska uppföljningar så som den pågående undersökningen inom ramen för ULF⁸.

Andra förutsättningar som bör vara tillgodosedda för att kunna åstadkomma nödvändig informationsinsamling är:

- att det finns tydliga och konkreta mål och mått samt information om åtgärds- och effektsamband,
- att sektorsansvaret för handikappåtgärder uttrycks på samma sätt i instruktionerna till trafikverken och att regleringsbreven uttrycker samma mål för vad som ska uppnås.
- en bättre samverkan mellan aktörer om roller, ansvar och befogenheter för informationsinsamling.

Information som samlas in idag av trafikverken

Vägverket

- När det gäller de åtgärder som utförs av och där trafikhuvudmännen erhåller statsbidrag samlas uppgifter in om
 - Vilka typer av åtgärder som utförts (exempelvis antal inköpta handikappanpassade bussar)
 - Antal åtgärder
 - Effekter för funktionshindrade
 - Utbetalt belopp per åtgärdstyp under året och totalt
- Information om vad kommunerna gör avseende handikappanpassning samlas i dagsläget inte in på ett systematiskt sätt.
- Information från övriga aktörer t.ex. bransch- och intresseorganisationer samlas inte in i dagsläget på något systematiskt sätt.

Luftfartsverket

- Information inhämtas och utbytes genom att Luftfartsverket deltar i möten, etablerar kontakter, delger och tar emot information och har en nära dialog med aktörerna. Med aktörer avses främst flygplatshållare, flygföretag, handikapporganisationer och enskilda personer. En strukturerad sammanställning av mottagen information finns inte.

⁸ ULF= Undersökning av människors levnadsförhållanden, som genomförs av SCB

- En begränsad statistik upprättas på Arlanda över de resenärer som begär assistans i samband med flygresan. Förslag har väckts att utöka Luftfartsverkets interna resenärsundersökningar med frågor som berör funktionshindrades situation.
- Två undersökningar har på senare tid genomförts. En på flygplatserna och en annan hos flygföretagen. Undersökningens mål var att klarlägga dessa aktörers uppfattning om graden av handikappanpassning i deras verksamhet. Som bieffekt har även erhållits vissa grunduppgifter som blir en form av grunddata.

Sjöfartsverket

- Sjöfartsinspektionen, som är en avdelning inom Sjöfartsverket, har en ständig kontakt med samtliga fartyg under svensk flagg och det stora flertalet av utländska fartyg som trafikerar svenska hamnar. I dessa samtal mellan redare, varv m.fl. sker en bred kunskapsinformation. Varje fartyg som byggs för svensk flagg presenteras av rederiet för Sjöfartsinspektionen även med en presentation av ritningar över fartyget.
- Vidare erhåller verket information i den samverkan som sker mellan olika myndigheter, exempelvis arbetet i HandSam.

Banverket

- För Banverkets del sker idag ingen insamling av statistiska data vad avser handikappanpassningsåtgärder, t.ex. bemötande av funktionshindrade, från de persontrafikoperatörer, som bedriver trafik på spår.
- Från Länstrafikhuvudmännens sida investeras i handikappanpassningsåtgärder enligt länstrafikplan. Någon egentlig statistisk sammanställning över vidtagna åtgärder, som främjar funktionshindrade förekommer inte.

Information som behövs för att följa handikappanpassningen av transportsystemet

Vägverket

- information om funktionshindrades resvanor och transportbehov,
- olika aktörers genomförande av en handikappanpassning av transportsystemet.

Luftfartsverket

- förekomsten av resenärer med funktionshinder som nyttjar flyget,
- hur många personer med funktionshinder som inte utnyttjar luftfarten som transportsätt samt orsaken till detta.

Sjöfartsverket

- idag saknas specifik kunskap om varje fartygsrutt med avseende på problem med tillgängligheten, Hela Resan och brygg- och kajanläggning.

Banverket

- information om funktionshindrades resvanor och transportbehov.

Vad som krävs för att åstadkomma nödvändig informationsinsamling. Synpunkter/förslag från trafikverken

Vägverket

- Systematiska uppföljningar, t.ex. den pågående undersökningen inom ramen för ULF i syfte att fånga funktionshindrades bedömning av problem och brister i transportsystemet.
- Konkreta och tydliga mål, mått samt åtgärds- och effektsamband.
- samverkan mellan aktörer om roller, ansvar och befogenheter m.m. för informationsinsamling.

Luftfartsverket

- Några speciella åtgärder för Luftfartsverket, utöver befintliga, bedöms för närvarande inte erfordras för att upprätthålla och hantera informationsinsamlingen.
- Utöver trafikverkens sektorsansvar kan det finnas ett behov av en sammanhållande kraft för transportsystemet att samordna i gemensamma frågor och mål. För det arbetet kan Rikstrafiken vara en lämplig kandidat.
- Det torde även vara en styrka om samtliga trafikverk har samma villkor för sin verksamhet. Till exempel att sektorsansvaret för handikappåtgärder uttrycks på samma sätt i

instruktionen till trafikverken och att regleringsbrev uttrycker samma mål för vad som ska uppnås.

Sjöfartsverket

- Det räcker att bättre utnyttja rådande system för att få tillräcklig information för att följa handikappanpassningen av passagerarfartygen.

Banverket

- Rimlig ambitionsnivå för informationsinsamlingen är att utgå från de ULF-undersökningar som nu pågår och som kommer att följas upp över tid (vartannat år).

Bilaga 2

Provrappport för år 1998

Innehåll

	FÖRORD	5
1	Sammanfattning	7
2	Ett tillgängligt transportsystem	9
2.1	Etappmål eller motsvarande för ett tillgängligt transportsystem	9
2.1.1	Tillståndsbeskrivning inom tillgänglighet samt analys av faktorer som påverkar tillgängligheten	10
2.1.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att öka tillgängligheten	13
2.2	Etappmål för funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet	16
2.2.1	Tillståndsbeskrivning i förhållande till etappmål samt analys av faktorer som påverkar etappmålen	16
2.2.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att öka tillgängligheten för funktionshinderade	18
2.3	Åtgärder som påverkar övriga delmål	21
3	En hög transportkvalitet	23
3.1	Etappmål för en högre transportkvalitet	23
3.1.1	Tillståndsbeskrivning av fastställda etappmål samt analys av faktorer som påverkar etappmålen	24
3.1.2	Åtgärder som genomförts under året för att nå fastställda etappmål	28
3.2	Vidareutveckling av etappmål inom delmålet transportkvalitet	30
3.2.1	Tillståndsbeskrivning inom delmålet transportkvalitet samt analys av faktorer som påverkat transportkvaliteten	32
3.2.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för få en högre transportkvalitet	34
3.4	Åtgärder som påverkar övriga delmål	36
4	En säker trafik	37
4.1	Etappmål för en säker trafik	37
4.1.1	Tillståndsbeskrivning av fastställda etappmål samt analys av faktorer som påverkar tillstånden	38
4.1.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året för att höja trafiksäkerheten	40
4.2	Åtgärder som påverkar övriga delmål	43

5	En god miljö	45
5.1	Etappmål för utsläppsnivåer	45
5.1.1	Tillståndsbeskrivning inom fastställda etappmål för luftutsläpp samt analys av faktorer som påverkar utsläppen	46
5.1.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att minska luftutsläppen	51
5.2	Etappmål för bullernivåer	53
5.2.1	Tillståndsbeskrivning inom fastställda etappmålet om buller samt analys av faktorer som påverkar bullernivåerna	53
5.2.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året för att minska bullernivåerna	55
5.3	Etappmål för natur-, kultur- och bebyggelsemiljö	55
5.3.1	Tillståndsbeskrivning för natur-, kultur- och bebyggelsemiljö samt analys av faktorer som påverkar tillstånden	56
5.3.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året för att påverka natur-, kultur- och bebyggelsemiljön	56
5.4	Etappmål för kretsloppsanpassning	58
5.4.1	Tillståndsbeskrivning för kretsloppsanpassning samt analys av faktorer som påverkar tillstånden	58
5.4.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att påskynda kretsloppsanpassningen	58
5.5	Åtgärder som påverkar övriga delmål	59
6	En positiv regional utveckling	61
6.1	Etappmål för en positiv regional utveckling	61
6.1.1	Tillståndsbeskrivning för regional utveckling samt analys av faktorer som påverkar den regionala utvecklingen	61
6.1.2	Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att förbättra den regionala utvecklingen	62

Förord

För att på ett konkret sätt visa hur vi anser att den årliga uppföljningen bör utformas har vi valt att ta fram denna provrapport. Provrapporten är ett försök till uppföljning av de transportpolitiska målen för år 1998. Eftersom de transportpolitiska målen beslutades under 1998 och alltså inte gällde för detta år blir emellertid denna uppföljning endast hypotetisk. Provrapporten är med andra ord ett exempel på hur en uppföljning från 1998 skulle kunna se ut om de nya transportpolitiska målen redan hade funnits. Syftet med att ta fram detta exempel, förutom att på ett konkret sätt visa hur vi anser att redovisningen skall se ut, har varit att få en uppfattning om vilken information som finns tillgänglig idag och vilken information som saknas. Eftersom arbetet med att utveckla etappmål pågår parallellt med arbetet att utforma ett uppföljningssystem får dock arbetsgruppens skiss till hur den årliga uppföljningen skulle kunna se ut anses vara mycket preliminär.

1 Sammanfattning

Sammanfattningen ska innehålla:

- en redogörelse över vilka etappmål som man bedömer är möjliga att nå respektive inte nå,
- övergripande beskrivning av utvecklingen inom de delmål som saknar etappmål,
- beskrivning av orsakerna till att etappmålen inte nås eller beskrivning av faktorer som har påverkat utvecklingen inom de delmål som saknar etappmål,
- årets viktigaste händelser inom transportsektorn.

2 Ett tillgängligt transportsystem

En kort sammanfattning av utvecklingen och tillståndet inom transportsektorn som helhet med avseende på tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet avser systemets förmåga att tillgodose transportbehov för medborgare och näringsliv, avseende såväl person- och godstransporter. Begreppet är ett uttryck för "lätthet att nå" önskade destinationer. Detta kan uttryckas som de rese- eller transportuppslag (tid, kostnad, besvär/diskomfort etc.) som krävs för genomförande av transporter.

I enlighet med ovan finns det en stor mängd faktorer som påverkar den tillgänglighet som transportsystemet erbjuder. En avgörande faktor är var olika företeelser är lokaliserade – boende, arbetsplatser, skolor, affärer sjukhus, andra samhällsutbud etc.

2.1 Etappmål eller motsvarande för ett tillgängligt transportsystem

Det har inte formulerats några etappmål inom delmålet ett tillgängligt transportsystem. Sannolikt kommer arbetsgruppen som ansvarar för utveckling av tillgänglighetsmålet att kunna formulera kvantifierade etappmål för funktionshindrade, som kommer att fokusera på funktionshindrades tillgång till transportsystemet. Att sätta upp etappmål för hur tillgängligheten generellt sett i transportsystemet skall förbättras anses däremot inte vara ändamålsenligt, då åtgärder inom transportsektorn inte nödvändigtvis förbättrar tillgängligheten. Exempelvis kan en bättre infrastruktur innebära att människor flyttar längre ifrån centrum med ökat transportbehov som följd.

Beskrivning av målet tillgänglighet för övriga trafikanter (ej funktionshindrade) kommer att vara fokuserad på hur olika grupper kan nå olika destinationer med skilda färd sätt.

SIKA anför att SAMPERS-systemet ger unika möjligheter att utföra tillgänglighetsbeskrivningar. Systemet är heltäckande i och med att det behandlar såväl långväga nationella resor som lokala och regionala resor i alla delar av landet. Det täcker dessutom alla resärenden och alla viktiga färdmedel. Effekterna ska illustreras i diagram och på kartor.

SAMPERS-systemet kan beskriva tillståndet inom målet tillgänglighet med en mängd mått. Arbetsgruppen för målet "ett tillgängligt transportsystem" ska föreslå vilka mått som bör användas när tillgängligheten i samhället ska beskrivas för regering och riksdag.

Följande variabler är möjliga att ta fram med hjälp av SAMPERS-systemet:

- antal resor
- personkilometer
- restid
- reskostnad
- generaliserad kostnad
- tillgänglighet
- bilinnehav

Dessa variabler ska kunna redovisas uppdelade på följande kriterier:

- resärende
- färdmedel
- åldersgrupp
- kön
- inkomst
- bilinnehav
- region (med flexibel områdesindelning)

Flera kriterier ska kunna användas samtidigt, vilket innebär att det exempelvis ska vara möjligt att få ut trafikarbetet för arbetsresor gjorda av män i en viss kommun.

2.1.1 Tillståndsbeskrivning inom tillgänglighet samt analys av faktorer som påverkar tillgängligheten

Övergripande tillståndsbeskrivning samt förklaringsfaktorer utanför transportsektorn

Tillgängligheten påverkas av en mängd faktorer där transportsystemet bara är en del. Därför krävs en analys av vilka andra faktorer som har haft stor betydelse för utvecklingen.

Vägsektorn

Viktiga faktorer som påverkar tillgängligheten inom vägsektorn.

(Uppgift från Vägverket)

- avstånd – systemets genhet
- tillåten och möjlig hastighet
- förekomst av trängsel – i tätort
- kollektivtrafikutbud och biljettpriser
- trafikanternas möjlighet att använda transportsystemet – t.ex. barns, äldres och funktionshindrades möjligheter
- gång- och cykelsystemets egenskaper
- vägegenskaper avseende vägyta och bärighet – detta hanteras under målet ”en hög transportkvalitet”
- trafikanternas kännedom och kunskap om lämpligaste färdväg, färdväg, väglag etc.

Luftfartssektorn

.....

Sjöfartssektorn

Viktiga faktorer som påverkar tillgängligheten inom sjöfartssektorn

(Uppgifter från Sjöfartsverket)

Förutsättningar för isbrytningsverksamhet

- den utbyggnad av isbrytarflottan, som skedde i början av 1970-talet som en följd av statsmakternas beslut att resurser skulle skapas för att även norrlandskusten och Väneren skulle kunna räkna med full isbrytarservice alla vintrar. Före år 1970 stängdes Bottenvikshamnarna och Väneren under en viss period alla vintrar och övriga norrlandshamnar stränga vintrar.

- att ersättningsanskaffning av isbrytarflottan skedde i slutet av 1980-talet för bibehållande av kapaciteten, då de två äldsta isbrytarna Oden och Thule måste utrangeras. Nya Oden levererades år 1989.
- att tillgången på hjälpisbrytarresurser i landet varit sådan, att erforderlig kapacitet funnits tillgänglig att inhyra under stränga vintrar, då antalet statsisbrytare är otillräckligt.

Kvaliteten på svenska sjökort

Svenska vatten är kartlagda i sin helhet med mycket varierande ålder och noggrannhet. Sjöfartsverket har därför påbörjat kvalitetshöjning av sjökort för ett antal farleder och digitala sjövägar– från sjö till hamn– utifrån vissa kriterier:

- Tonnagets maxstorlek.
- Färjhamn med anslutande farleder.
- Farleder/trafikstråk där modern navigeringsutrustning används.
- Farleder/trafikstråk där tonnaget framförs utan lots.
- Farleder/trafikstråk som är svårnavigabla för vintersjöfarten.
- Farleder/trafikstråk där farligt gods transporteras.
- Farleder/trafikstråk i särskilt miljö känsliga områden.

Införandet av modern satellitpositionering (GPS) och användningen av ”elektroniska” sjökort i fartygssystem (ECDIS) innebär att kvalitetskraven på sjömätningssinformation i dag är betydligt högre än tidigare. Den nya tekniken innebär att användaren på sjökortsbilden i realtid kan överlagra egen radarbild, den egna positionen och via AIS (Automatic Identification System) andra fartygs position, med kurs- och farvektorer. Digital presentation skapar förutsättningar för en ökad tillgänglighet och säkerhet i sjöfarten.

Järnvägssektorn

*Viktiga faktorer som påverkar tillgängligheten till/inom järnvägssystemet
(Uppgifter från Banverket)*

Fysiska möjligheter att nå och nyttja järnvägssystemet för alla resenärer, några exempel:

- Stationers läge och antal utefter banan
- Utformning av kopplingen med andra trafikslag runt stationen
- Utformning av stationer och miljön runt dessa
- Utformning av sträckan till perrong – tunnlar, övergångar, rulltrappor, hissar, vil- och väntplatser
- Perrongens utformning – hur långt ut i spårssystemet och på vilken höjd i förhållande till omgivningen
- Själva perrongens höjd och därmed anpassning till tågtyp.

Psykologiska faktorer:

- Att stationsmiljö och övrig järnvägsmiljö är så utformad att den är begriplig och trygg att utnyttja.

Organisatoriska möjligheter att nyttja järnvägssystemet, några exempel:

- Allmän information, detaljeringsgrad och placering
- Resmöjligheter – bansträckningar, anslutningar, tidtabell, restider, turtäthet, byten
- Servicenivå på stationer – öppethållande, biljettförsäljning, bemanning, ledsagarservice.

Viktiga aktörer

Banverket, olika järnvägsföretag, trafikhuvudmän, andra trafikslag, kommuner; samarbetet mellan olika trafikslag och trafikföretag är av stor betydelse för tillgängligheten.

2.1.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att öka tillgängligheten

Transportslagsövergripande åtgärder

.....

Vägsektorn

(Årsredovisning 98 samt uppgift från Vägverket)

Nyinvesteringar på stamvägnätet

- Väginvesteringar, mkr

1998	1997	1996
7 417	6 509	7 329

Effekter av investeringar i infrastruktur på stamvägnätet kan beskrivas genom förändrad tillgänglighet.

I procent från tidigare värden beskrivs tillgänglighet för medborgare i landets olika kommuner till förslagsvis

- kommunalt centrum,
- regionalt centrum,
- nationellt centrum,
- ev. viktigt flygplats el dyl.

Uppföljningen baseras enklast på restid och/eller generaliserad reskostnad.

Som ett komplement till ovanstående kan nämnas procentuell förändring av restid och/eller generaliserad reskostnad inom en region eller landsdel och eventuellt landet som helhet.

Kollektivtrafik

(Sektorsrapport 98 samt uppgift från Vägverket)

- SLTF har under året startat en stor marknadsföringskampanj med temat "Det är genialt att åka tillsammans" för att påverka svenskarnas attityd till kollektivresandet. Totalt satsar trafikhuvudmännen i Sverige ca 30 miljoner kronor på kampanjen under de tre år den pågår. Målet är att förmå ungdomarna att fortsätta åka kollektivt även när de nått vuxen ålder.
- Övriga åtgärder som mycket starkt kan påverka tillgängligheten är t.ex. trafikregleringsåtgärder, såsom exempelvis
 - införande av kollektivtrafikkörfält i tätort,
 - prioriteringsåtgärder för busstrafik i trafikstyrningsutrustning i gatukorsning.

Luftfartssektorn

(Årsredovisning 98)

- Investeringar mkr

<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
881	763	808

Investeringarna under året utgjordes bl.a. av färdigställandet av uppställningsplatser avsedda för flygplan, anpassning av Arlandas terminal 5 för järnvägen, förberedelser för den tredje rullbanan på Arlanda flygplats och nytt trafikledningssystem.

- Rikstrafiken har upphandlat flygtrafik mellan Östersund och Umeå till en kostnad av 5 mkr under året (1997: 5 mkr, 1996: 5 mkr).
- Under året utbetalades, enligt regeringsbeslut, 10 mkr (**år 96 ? mkr och 97 ? mkr**) i statligt stöd till kommunala flygplatser.

Sjöfartssektorn

(Uppgift från Sjöfartsverket)

- En översyn pågår av farledssystemet i Stockholms skärgård för att uppnå bättre inseglingsförhållanden till Stockholms inre hamnar.
- Tillgänglighets- och säkerhetshöjande åtgärder i farlederna till Göteborg utreds. Projektet syftar till att möta kraven på större containerfartyg till Göteborgs hamn.
- Sjöfartsverket samarbetar med finska sjöfartsmyndigheter i ett projekt som syftar till att utreda förutsättningarna för ett system för trafikseparering i Ålands hav för att därigenom bl.a. uppnå ökad framkomlighet till hamnar i Bottenviken.
- Navigeringsinformationen måste ha den kvalitet som krävs för att använda GPS och DGPS, dvs. positionsnoggrannheten för djup och annan lägesbunden information måste uppfylla godtagbar standard. För att uppnå detta mål koncentreras sjömätningen i dag på sjövägar i öppet hav med angöringar och farleder till våra hamnar. Målsättningen är att inom de närmaste 2–5 åren ge underlag till så kallade "digitala sjövägar" längs den svenska kusten och in till de större hamnarna från västkusten till Luleå. Sjöfartsverkets målsättning för sjökarteverksamheten är att tillhandahålla

högkvalitativ sjögeografisk information för att främja en säker, miljöanpassad och effektiv sjöfart.

Järnvägssektorn

Nyinvesteringar (Årsredovisning 98)

- Nyinvesteringar stomjärnvägar mkr

<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
5 546	4 720	7 024

Andra exempel på infrastrukturåtgärder, ingår ibland i nyinvesteringar (Uppgift från Banverket)

- Nya (återöppnade) stationer. Exempel på färdigställda stationer under 1998 som förbättrar tillgängligheten är Bromölla samt stationerna Maria, Ödåkra och Kattarp mellan Ängelholm och Helsingborg.
- Ombyggnad av stationer som kan gälla utformning av plattformar, bussangöringar, cykelparkeringar, plattformstunnlar, gång och cykeltunnlar, höjning av plattformar m.m. Åtgärder av stor betydelse för tillgängligheten har genomförts på stationer i Ängelholm, Kristianstad, Vaggeryd, Hultsfred, Trollhättan, Töreboda, Skövde, Åtvidaberg, Falerum och Örebro.
- Sammanlänkning av olika spårsystem (spårväg, tunnelbana, pendeltåg, de stora linjerna)
- Järnväg till flygplats

Kollektivtrafik (Årsredovisning 98)

- Delegationen för köp av viss kollektivtrafik har upphandlat interregional persontrafik och utbetalat ersättning till länstrafikhuvudmännen enligt tabellen nedan:

<u>1996</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
-------------	-------------	-------------

Upphandling av interregional persontrafik på järnväg, mkr 437	370	288
--	-----	-----

Ersättning till trafikhuvudmän 200	198	197
---------------------------------------	-----	-----

- För år 1999 har Delegationen för köp av viss kollektivtrafik upphandlat interregional persontrafik på järnväg på sträckorna Östersund–Sundsvall, Östersund–Storlien, Karlstad–Göteborg samt nattågstrafiken till och från övre Norrland.

2.2 Etappmål för funktionshindrades tillgänglighet till transportsystemet

2.2.1 Tillståndsbeskrivning i förhållande till etappmål samt analys av faktorer som påverkar etappmålen⁹

Vägsektorn

(Uppgift från Vägverket)

Nedan görs ett försök till sammanfattning av de problem och brister i trafikmiljön personer med olika funktionshinder upplever.

Typ av hinder	Ungefär andel av befolkning % ¹⁰	Exempel på hinder i samband med transporter
Rörelsehinder	Rörelsehindrade: 7 % Varav Kräver hjälp att förflytta sig: 2 % Rullstolsburna: 1 %	Nivåskillnader; Långa avstånd; Ojämna ytor; Små utrymmen; Bristande information; Bristande möjlighet till personlig hjälp; Dålig vinterväghållning; Bristande kunskap och förståelse hos personal och medresenärer.
Synskada	Synskadade: 2 % Varav Blinda: 0,1 %	Avsaknad av varningsmarkering, ledstråk eller gränser samt enhetlig utformning; Brist på tillgänglig information. Dåliga färg- och materialkontraster; Långa avstånd; Dålig belysning; Bristande möjlighet till personlig hjälp; Dålig vinterväghållning; Bristande kunskap och förståelse hos personal och medresenärer.

⁹ Uppgifter är hämtade från ett underlag till den strategiska analysen. PM "Tillgänglighet för alla – arbetsmaterial - 990618". Undantaget är tillståndsbeskrivningen för vägsektorn.

¹⁰ Siffrorna är hämtade från Handikappinstitutet/Hjälpmiddelsinstitutet (1997) och SCB (1992)

Hörselskadade	Hörselskadade: 9 % Varav Kräver hörapparat: 3 % Döva: 0,2 %	Avsaknad av visuell information; Buller; Dålig akustik; Avsaknad av texttelefon och/eller hörselslinga; ej tillgängliga varningssignaler; Brist på teckenspråkkunnig informationspersonal.
Utvecklingsstörning	Utvecklingsstörda: 0,5 % Varav Gravt: 0,2 %	Brist på lättläst information (rörig, utan symboler, infotät miljö); Systemförändringar; Ej tillgång till personlig hjälp; Bristande kunskap och förståelse hos personal och medresenärer.
Allergi, överkänslighet för vissa ämnen	Allergiker: 23 % Varav Svåra besvär: 6 %	Parfym/rökluft; Damm och epitel; Allergi-framkallande växter; Bristande innehålls-deklarationer på mat under resa; Stress vid terminalbyten.
El-/bildskärms-skada	El-/bildskärms-skadade: 0,03 %	Elektromagnetisk strålning. Olämplig placering av elektrisk utrustning. Utrustning som alltid är påslagen.
Tal och språkskada	Tal- och språk- problem: 0,5 % Dyslektiker: 5-8 %	Brist på enkel information; Ej tillgång till personlig hjälp; Bristande kommunikations-möjligheter.
Demens och andra hjärnskador	Demenssjuka: 2 %	Brist på enkel information och enhetlig utformning (rörig, infotät miljö); Ej tillgång till personlig service; Bristande kunskap och förståelse hos personal och medresenärer.

Luftfartssektorn

Det finns en risk för konflikt mellan luftfartens kommersiella villkor och den politiska viljan att åstadkomma ett transportsystem för alla. De kommersiella överväganden som företaget gör innebär att lönsamhet måste finnas i den verksamhet som bedrivs. Särskilda behov eller åtgärder för resenärer som reser sporadiskt eller mycket sällan ges därför inte permanenta lösningar, utan problemen löses från gång till gång. Dåliga tekniska lösningar övervinns t.ex. genom ökad personlig service. Resenärer med funktionshinder som ser och upplever dessa tillfälliga lösningar, Uppfattar detta som diskriminerande eller som en icke professionell verksamhet.

Sjöfartssektorn

En allmän regel kan sägas vara att ju mindre och äldre ett passagerarfartyg är, desto otillgängligare är fartyget. Ett mindre fartyg har trängre utrymmen ombord vilket kräver en mycket mer genomtänkt planering av fartyget. Att nyare fartyg har en bättre tillgänglighet beror sannolikt på att kunskapen om behovet av tillgänglighet har ökat under de senaste decennierna samt att kraven om tillgänglighet har blivit tydligare såväl från resenärer som myndigheter. De större passagerarfartygen har i stor utsträckning en hög tillgänglighet, framför allt beroende på att ett

mycket stort antal resenärer med bagage lätt ska kunna ta sig av och på fartyget. Stora, fria ytor ger också en hög komfort. Den grupp funktionshindrade som framför allt kan ha problem på de större fartygen är allergiker. De brister som främst kvarstår inom sjöfarten är:

- väl anpassade landgångar på de mindre fartygen
- trösklar till passagerarsalongerna på äldre och mindre fartyg
- dörrbredder på mindre fartyg
- möjligheten att säkra rullstolar på alla typer av fartyg
- teleslingor för hörselskadade
- informationstavlor om kajplatser och restider
- kontrastmarkeringar för synskadade på många fartyg
- höjdskillnader mellan kajen och fartygsdäcket
- kajens omland med jämna och endast svagt sluttande förbindelseleder
- anslutning till andra transportslag i enlighet med Hela Resan

Järnvägssektorn

På samma sätt som gäller inom övrig kollektivtrafik är funktionshindrades möjligheter att resa med tåg till stor del beroende av möjligheten att ta sig till och från stationen. Väl är inne i systemet är järnvägstrafiken tämligen välanpassad till funktionshindrades behov. Plattformsförbindelser är sedan årsskiftet Banverkets ansvar och därvidlag finns brister relaterade till det faktum att rörelsehindrade, främst rullstolsburna, är hänvisade till allt för långa omvägar för att nå sitt tåg snabbt och smidigt. Hissar har i ökande omfattning byggts i och i anslutning till terminalerna för att inom rimlig tid åstadkomma bättre framkomlighet. Där banor byggts om för bl.a. snabbtågstrafik har barriäreffekter uppstått då plankorsningar i stor omfattning stängts av för att öka säkerheten i tågtrafiken.

Anskaffning av ny rullande material sker nära nog uteslutande med inriktning på läggolvsalternativ. Ett problem är att redan befintlig vagnpark har en genomsnittlig livslängd på ca 30 år vilket gör att de anpassningar som nu görs kommer sålunda att ta lång tid i anspråk.

2.2.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att öka tillgängligheten för funktionshindrade

Transportslagsövergripande åtgärder

- Trafikverken, SJ och Boverket arbetar i Handsamgruppen med samordningsfrågor om handikappanpassning av kollektivtrafiken. Gruppen har haft fem sammanträden under året där man har behandlat samordning av statsbidragen till handikappanpassning av kollektivtrafiken, plana insteg, utveckling av Hela Resan-perspektivet, informationssystem, olycksstatistik, utveckling av regionala råden och samordning av transport-slagen.
- Den rådgivande delegation för handikappfrågor (trafikverken, SJ, Boverket, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen samt flera handikapporganisationer) har haft tre sammanträden under året. Vid dessa har man behandlat plattformshöjder, statsbidrag och handikappanpassning av kollektivtrafiken.
- Ca 300 personer i Vägverket har under året genomgått kurser i handikappförståelse. Därutöver har sammanlagt ett hundratal företrädare för Banverket, Luftfartsverket, kommuner, konsulter och trafiksäkerhetsföreningar genomgått kurser. Ett ökande antal kurser och andra aktiviteter i ämnet har också genomförts med trafikhuvudmän och busschaufförer.
- I samverkan mellan trafikverken och berörda aktörer
 - utvecklas mål och mått
 - klargörs åtgärds- och effektsamband
 - tas en modell för uppföljning och utvärdering fram
 - bedrivs informationsinsamling.

Vägsektorn
(Årsredovisning 98)

- Brister för funktionshindrade har inventerats på bl.a. rastplatser, övergångsställen, hela reskedjor och busshållplatser. Åtgärder har utförts till en kostnad av 25 mkr (**Kostnad år 96 resp. år 97 ?**) för att avhjälpa bristerna. Rastplatser längs det statliga vägnätet har försetts med handikapptoiletter, åtgärder har vidtagits för att göra gångbanor möjliga att använda för funktionshindrade. En sänkning av samtliga kantstenar vid övergångsställen längs det statliga vägnätet har påbörjats och beräknas vara fullt genomförd år 2001.
- Under året har ? miljoner kronor betalats ut via statsbidrag till investeringar som ökar möjligheterna för funktionshindrade att använda kollektivtrafiken (**bidrag 97 ? mkr**). Av de ansökningar om bidrag som kommit in gäller hälften inköp av läggolvsfordon, medan den andra hälften gäller åtgärder som anpassning av busshållplatser, informatik och utbildning av trafikpersonal.
- Utbildnings- och informationsinsatser genomförs i stor utsträckning inom ramen för sektorsarbetet såväl regionalt som centralt i syfte att öka kunskapen om handikappfrågor hos andra aktörer och att få dem att arbeta med att öka tillgängligheten för funktionshindrade.

Luftfartssektorn

(Uppgift från Luftfartsverket)

Luftfartsverket verkar för att handikappanpassningen inom luftfarten samordnas och utvecklas. Aktörerna som bedriver verksamheten är dock de som i första hand är ansvariga för att luftfarten blir handikappanpassad.

- Luftfartsverket har hittills använt "mjuka" styrmedel (samverkan, möten, information, m.m.) som metod för att aktörerna inom luftfarten ska utföra nödvändiga handikappanpassningar av fri vilja. Den "mjuka" styrmetoden har hittills uppfattas som tillräcklig men en hårdare styrning kan på sikt erfordras.

- Luftfartsverket har för luftfartens behov skapat en samverkansgrupp kallad Luftfarten – Handikappade. Gruppen består förutom av Luftfartsverket och olika handikappgruppers organisationer, av deltagare som representerar flygplatserna och flygföretagen. Samverkansformen är givande och fruktbar då den ger korta vägar mellan de som upplever svårigheterna och de som kan åtgärda problemen.

Det är viktigt för luftfarten att förbättringar i verksamheten och förändringar i regelverket sker genom överenskommelser på internationell nivå. Detta gäller även handikappanpassning då särskilda åtgärder i en viss stat får mycket begränsat genomslag och kan till och med få konkurrenshämmande effekter.

- Luftfarten har sedan lång tid tillbaka en etablerad och aktiv verksamhet på internationell nivå för att utforma gemensamma regler för världens luftfart. Grunden är Chicagokonventionen från den 7 december 1944. Genom Chicagokonventionen bildades den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). ICAO är ett FN-organ som arbetar med luftfartsfrågor och gemensamma regler för luftfarten.
- I Europa finns etablerad en organisation för samverkan mellan de olika staternas luftfartsmyndigheter. Syftet är att hitta förslag till lösningar och gemensamma tillämpningar som på bästa sätt gagnar luftfarten och uppfyller de regler som ICAO har fastställt. Organisationen kallas den europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC).

Sjöfartssektorn

(Uppgifter från Sjöfartsverket)

- Handikappanpassning av fartyg regleras i Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om handikappanpassning av passagerarfartyg (SJÖFS 1992:10). Varje redare informeras om föreskriften oavsett om den är tillämplig på det då aktuella fartyget.
- Sverige deltar i ett EU-projekt "Handiami" för att hitta lösningar på tillgänglighetsproblem inom främst medelstora företag.

Järnvägssektorn

(Uppgifter från Banverket)

Några exempel på åtgärder som genomförs eller eftersträvas:

- Anläggning av mellanhöga plattformar
- Förbättring av plattformsförbindelser
- Förbättring av informationsanläggningar
- Pendeltåg förses med inbyggd ramp
- Rullande materiel förses med läggolvsentréer

2.3 Åtgärder som påverkar övriga delmål

I tabellen nedan framgår vilka av de åtgärder som beskrivits ovan som, förutom delmålet *ett tillgängligt transportsystem*, i stor utsträckning också påverkar graden av måluppfyllelse inom något eller några av de resterande fyra delmål.

Åtgärder	Transportkvalitet	Säkerhet	Miljö	Regional utveckling
XXX				

3 En hög transportkvalitet

Med nu gällande investeringsplaner kommer flera av etappmålen inom delmålet en hög transportkvalitet inte att uppnås. Endast två av de sex fastställda etappmålen beräknas kunna uppnås. De etappmål som bedöms vara möjliga att uppnå är etappmål om beläggningsunderhåll på väg samt ökad axellast på järnväg.

3.1 Etappmål för en högre transportkvalitet

Följande etappmål för en förbättrad transportkvalitet för näringslivet fastställdes i den transportpolitiska propositionen.

- De samhällsekonomiska merkostnaderna av bristande beläggningsunderhåll på vägar ska elimineras till år 2007
- Beläggning eller emulsionsdammbindning bör till år 2007 ha genomförts på samtliga grusvägar där detta är samhällsekonomiskt lönsamt
- Åtgärder för att förhindra att vägar avstängs för trafik med lastbilar under normala tjällossningsperioder ska till år 2007 ha genomförts på samtliga vägar där detta är samhällsekonomiskt lönsamt.
- Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna ska minst halveras till år 2007.
- Högsta tillåtna axellast ska till år 2007 ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.
- Lastprofilen ska till år 2007 ökas på de järnvägssträckor som kan komma i fråga för 25 tons axellast.

3.1.1 Tillståndsbeskrivning av fastställda etappmål samt analys av faktorer som påverkar etappmålen

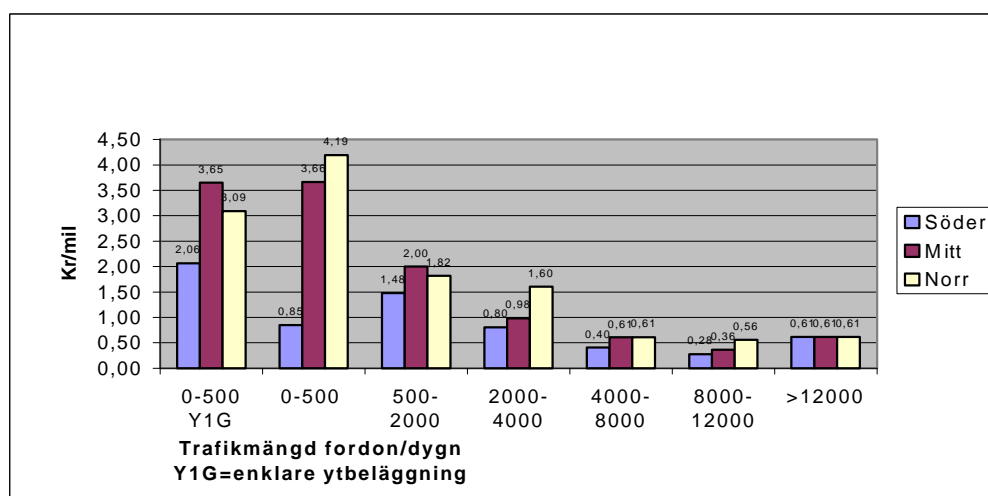
Vägsektorn

Etappmål om beläggningsunderhåll (SIKA)

Vägverket arbetar efter kriteriet att trafikens merkostnader av bristande beläggningsunderhåll bör minska till noll.

Vägverkets mätningar av vägbanans jämnhet och spårighet visar att tillståndet på de högtrafikerade vägarna har varit i stort sett oförändrat under 1990-talets fem sista år. När det gäller de lågtrafikerade vägarna visar trenden på en svag försämring.

Bristande beläggningsunderhåll påverkar transportkvaliteten i olika avseenden och beräknades av Vägverket år 1998 medföra en merkostnad för trafikanterna på i genomsnitt 70 öre per mil och fordon jämfört med en situation med optimal beläggning. Detta motsvarar en total årlig trafikantmerkostnad på statliga vägar på ca 2 200 miljoner kronor. Merkostnaden per fordonsmil framgår av figur 3.1 och är störst vid trafik på mindre vägar där beläggningen är sämst. Generellt sett är också trafikanternas merkostnader för dålig beläggningsstandard högre i mellersta och norra Sverige än i de södra delarna av landet.

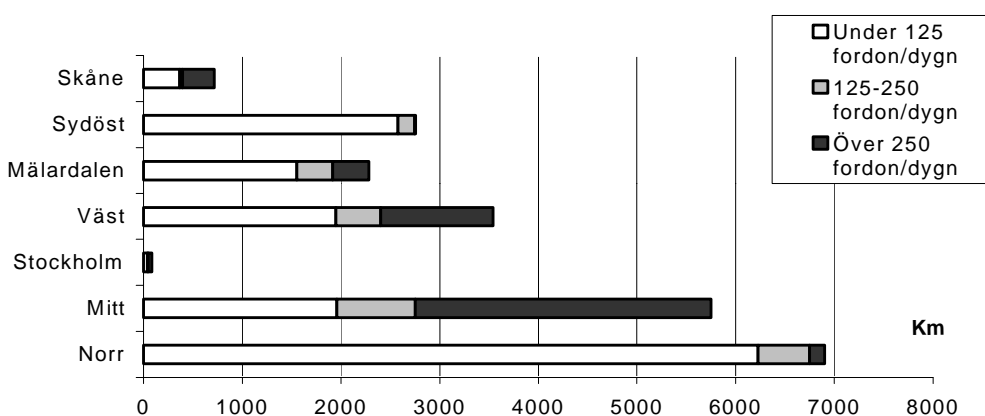


Merkostnad för trafikanter till följd av bristande vägunderhåll i olika delar¹¹ av landet, 1998. Källa: Vägverket

Ett effektivt genomförande av den nationella planens och länsplanernas drift-, underhålls- och förstärkningsåtgärder medför enligt Vägverket en återhämtning av det eftersläpande underhållsbehovet, samtidigt som trafikanternas beräknade merkostnader reduceras mot noll.

Etappmålet om beläggning av grusvägar (SIKA)

Av det statliga vägnätet utgörs ca 22 000 kilometer av grusväg. Huvuddelen av grusvägarna är lågtrafikerade, men ca 5000 kilometer har ett trafikflöde som överstiger 250 fordon per dygn. Huvuddelen av de statliga grusvägarna finns i norra Sverige. Nedan redovisas förekomsten av statliga grusvägar fördelade på trafikklasser och vägregioner.



Grusväglängd efter vägregion och trafikmängd – statliga vägar. Källa: Vägverket.

Enligt de länsvisa planerna för regional infrastruktur för perioden 1998-2007 kommer drygt 500 kilometer grusvägar att beläggas eller emulsionsdammbindas. Vägverket bedömer dock att det finns betydligt fler grusvägar än de som återfinns i nuvarande plan som är samhällsekonomiskt lönsamt att belägga.

Etappmålet om tjälavstängning (SIKA)

Vägverket arbetar efter kriteriet att samtliga vägar och broar som har stor betydelse för en regions näringsliv och kollektivtrafik ska ha full bärighet året runt. Det betyder bland annat att bärighetsrestriktioner under tjällossningen inte ska förekomma på dessa vägar. Enligt Vägverket kan ungefär en fjärdedel av vägnätet med bärighetsrestriktioner beräknas vara lönsamma att åtgärda.

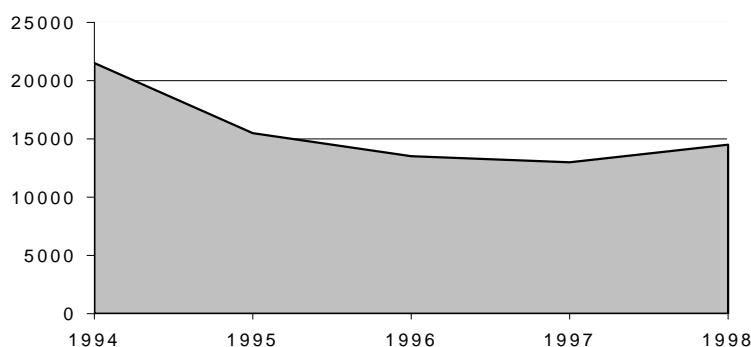
Den totala väglängd som berörts av nedsatt bärighet vid tjällossning har visat en nedåtgående trend under senare år. Det är dock inte enbart ett resultat av bättre vägar

¹¹ Norr = Dalarna, Gävleborg, Jämtland och Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten

Mitt = Västra Götaland, Värmland, Södermanland, Örebro, Västmanland, Stockholm, Gotland, Uppsala

Söder = Skåne, Blekinge, Kalmar, Halland, Kronoberg, Jönköping och Östergötland.

utan det beror också på variationer i klimatet samt att man ändrat policy i vissa regioner när det gäller att stänga av tung trafik under tjällossningsperioden.



Totalt nedsatt väglängd vid tjällossning (km statlig väg). Källa: Vägverket.

Orsaken till den ökade längden av tillfälliga begränsningar för tung trafik under 1998 jämfört med föregående år var att tjällossningen våren-98 var mycket besvärlig i vissa delar av landet. Norrbotten och Västerbotten hade den största andelen statlig väg med tillfälliga restriktioner under tjällossningsperioden (31 procent av länens vägar).

Länsplanerna innehåller förslag till åtgärder på ca 14 % av det aktuella vägnätet, vilket ska jämföras med att ca 25 % beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamt att åtgärda. Etappmålet bedöms således inte kunna uppfyllas med nuvarande planer.

Järnvägssektorn

Etappmålet om minskat antal störningstillfällen för godstrafik (Årsredovisning 98 och SIKA)

	1998	1997
Punktlighet persontåg, %	92,5	93
Punktlighet godsåg, %	70	72

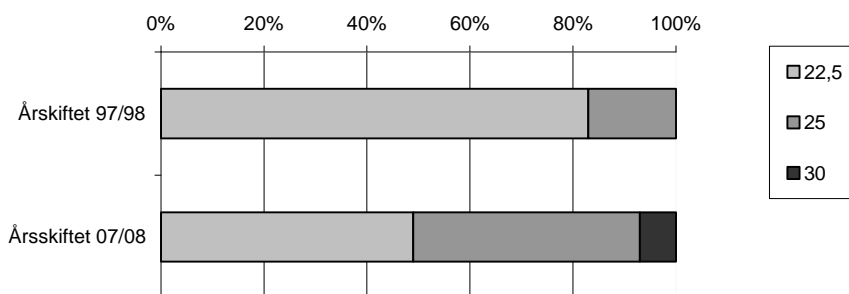
Den kategori som i störst utsträckning ger upphov till tåg förseningar är trafikutövarna, vilka 1998 orsakade 37 (33) procent av tåg förseningarna. Cirka 21 (23) procent av de tåg förseningar som uppstår beror på Banverkets anläggningar och trafikledning. Under 1998 har de flest förekommande felkällorna varit spårledning, spårväxlar och signallampor.

Trots ett för *järnvägsdriften* gynnsamt väder under sommarperioden 1998 ökade funktionsstörningarna under året (ökning med 12 procent). Det finns flera orsaker till ökningen. Den nya organisationen medförde att beställningsrutinerna fungerade mindre bra i början av året. Till följd av detta blev det kortsiktigt

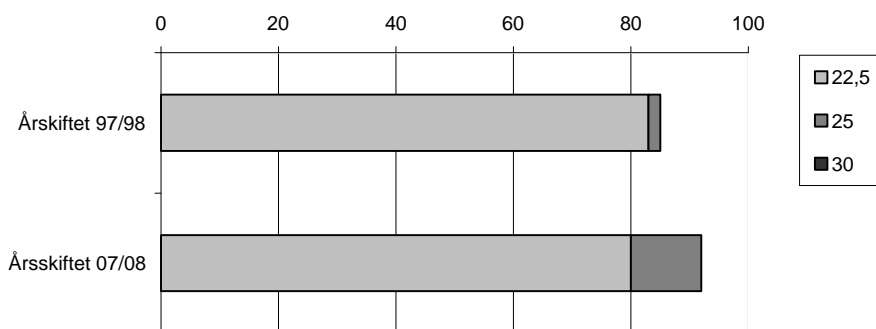
förebyggande underhållet inte utfört i tillräcklig omfattning.

En halvering av sådana följdöverseningar i godstrafiken som genererats av en initial störning, bedöms kunna uppnås på de mest utsatta bandelarna efter det att i stornätplanen föreslagna investeringar genomförts. Etappmålet om en halvering av *samtliga* störningar kommer däremot inte att nås enbart genom föreslagna investeringar i stornätsplanen (SIKA).

Etappmålet om ökad axellast (SIKA)



Tillåtna axellaster (ton) på stomjärnvägar före och efter stornätsplanens genomförande. Källa: Banverket.



Tillåtna axellaster (ton) på länsjärnvägar före och efter stornätsplanens genomförande. Källa: Banverket.

Sammantaget innebär detta att etappmålet om att högsta tillåtna axellast till år 2007 ska ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter så vitt nu kan bedömas kommer att kunna uppnås om medel avdelas i enlighet med stamnäsplanen och länsplanerna.

Etappmålet om ökad lastprofil (SIKA)

Det finns enligt Banverket indikatorer på att de medel som finns anslagna i stamnäsplanen och länsplanerna för perioden 1998-2007 för att utvidga nuvarande lastprofil inte är tillräckliga för att åtgärda alla sträckor med betydande godstrafik. Sammantaget innebär detta att det är tveksamt om etappmålet om ökad lastprofil på järnvägssträckor med 25 tons axellast kommer att kunna uppnås med nuvarande stamnäs- och länsplaner.

3.1.2 Åtgärder som genomförts under året för att nå fastställda etappmål

Vägsektorn

Förbättrat beläggningsunderhåll (Årsredovisning 98)

Under året har underhållet av belagda vägar ökat genom extra medel och lägre priser än året innan. En betydande del av det eftersläpande underhållet har därmed kunnat inhämtas. Storleken på inhämtningen har beräknats till 15 procent. Underhåll av belagda vägar sker bland annat genom att asfaltslagren förnyas med en viss frekvens som i huvudsak är beroende av trafikbelastningen.

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
<u>1996</u>		
Underhåll belagd väg, kr 1 301	2 203	1 371
Återhämtning av eftersläpat underhåll, % ?	15	?

Belagda grusvägar (Årsredovisning 98)

För närvarande finns inga uppgifter om hur stor sträcka av grusvägarna som det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt att belägga eller emulsionsdammbinda. Ett operativt kriterium är att vägar med en årsdygnstrafik större än 250 fordon per dygn bör vara belagda. Vid s.k. randbebyggelse

undersöker Vägverket konsekvenserna av att sänka kriteriet till 125 fordon per dygn. Detta beror på att behov av att minska besvär för boende i form av vägdamm tillkommer.

	1998	1997
1996		
Investeringskostnad, miljoner kronor	259	304
345		
Belagd grusväg	?	?
?		
trafikmängd > 250 km/dygn och trafikmängd > 125 km/dygn med randbebyggelse		

Förhindra avstängning vid tjällossningsperioder

(Årsredovisning 98)

	1998	1997	1996
Investeringskostnad, mkr ¹	524	?	?
Åtgärdad väglängd, för att förhindra att vägarna avstängs för trafik under normal tjällossningsperiod	?	?	?

1) Investeringskostnaden består av bärighetshöjande åtgärder på vägar och broar samt tjälssäkringsåtgärder.

Järnvägssektorn

Minska antalet störningstillfällen

(Årsredovisning 98)

- Omorganisationen innebär tydligare roller, tydligare ansvarsfördelning och att funktionen bandriftledning har införts. Bandriftledningens roll är att svara för en effektiv och säker elförsörjning och att snabbt ingripa om det uppstår fel på banan.
- Ett åtgärdsprogram har beslutats för att komma till rätta med felen som uppstår hos spårledning, späraxlar och signallampor. Andra viktiga åtgärder är att ett nytt felrapporteringssystem – Ofelia – har upphandlats och kommer att införas.

- När det gäller det förebyggande underhållet har arbetet med en gemensam underhållsstrategi påbörjats. Generellt gäller att funktionsstörningar ska minskas genom förebyggande underhåll samt analys av felorsaker. Därmed kan åtgärder sättas in där de ger störst effekt. Det innebär att resurserna prioriteras till stråken med störst trafik.
- Under 1998 har ett samarbete mellan Banverket och SJ startats i syfte att ur ett brett perspektiv ta fram åtgärder för att reducera störningar i tågtrafiken. Projektet kommer inte att begränsa sig till att enbart se över bristerna i infrastrukturens anläggningar utan även inkludera trafikoperatörens ansvarsområde samt de störningar som orsakas av tredje part. För att etappmålet om en halvering av antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade sträckorna ska uppnås är detta breda angreppssätt nödvändigt.

Öka axellasten (SIKA)

- Under året har åtgärder vidtagits för att öka den högsta tillåtna axellasten från 25 till 30 ton på sträckan Gällivare-Luleå. Uppgradering av den tillåtna axellasten till 25 ton pågår vidare i ett stråk från Bergslagen till Göteborgs hamn.

Öka lastprofilen (SIKA)

- Banverket har i samband med att ett stråk från Bergslagen till Göteborgs hamn iordningställs för 25 tons axellast på samma sträcka startat ett arbete med att möjliggöra transporter med utökad lastprofil. I samband härmed har även en detaljerad studie av alla förutsättningar för att vidga lastprofilen påbörjats.

3.2 Vidareutveckling av etappmål inom delmålet transportkvalitet

Nuvarande etappmål bör kompletteras med nya mål som åtminstone delvis har en annan inriktning än infrastrukturåtgärder. Arbetsgruppen som utvecklar

mål och mått för transportkvalitet arbetar i dagsläget utifrån mål och mått inom följande områden:

- Låg transportkostnad. Mäts i kr/tonkm.
- Liten transporttid. Mäts i antal timmar och minuter per dörr till dörr transport. Tiden relateras till transporttiden för samma transport tidigare år och/eller till motsvarande utländska transport.
- Liten administrativ kostnad. Anges som andel av den totala transportkostnaden.
- Hög rättidighet. Mäts i andelen transporter som kommer fram i tid.
- Hög skadefrihet. Mäts i antalet och andelen skadade godssändningar och skadevärdet per år.

Transportkvalitetens mål formuleras som standards för dessa dimensioner och kvalitet definieras som måluppfyllelse, dvs. en beskrivning av hur nära verkligheten ligger i förhållande till standardkraven.

Mål definieras för typiska transporter avseende varugrupp, transportavstånd, regional fördelning och eventuellt sändningsstorlek och företagsstorlek. Ett förslag som diskuterats i arbetsgruppen är att strukturera arbetet genom att analysera olika korridorer/
områden (transporter via/till/från Göteborg, södra Sverige och transporter via/till/från Norrlands hamnar, stadsdistribution och eventuellt stälpendeln).

Olika medel kan användas för att uppnå de olika måldimensionerna. Några förslag:

- Den fysiska infrastrukturens prestanda. Det vill säga väg-, ban-, farleds- och flygledningskapacitet (bärighet, lastprofil, farledsdjup, kajlängd).
- IT-infrastrukturens prestanda i form av tillgänglighet, teknisk kapacitet och serviceutbud (framkomlighetsinformation etc.).
- Transportmedlens prestanda t.ex. i form av axellaster, totallängder och totalvikter.

- Transportmarknadens struktur och aktörer samt deras rollfördelning, koncept och åtgärder.
- Regelverk, skatter och avgifter på nationell och internationell nivå.

Enligt målarbetsgruppen bör man analysera hur förändringar som avser infrastrukturen, transportmedlen, transportmarknaden samt regelverk och skatter påverkar måluppfyllelsen för transportkvalitetens standards avseende transporttid, transportkostnad, rättidighet och skadefrihet. Tabellen nedan visar exempel på medel/behov som transportbranschens intresseorganisationer har formulerat:

<u>Insatsområde</u>	<u>Exempel</u>
Infrastruktur	Bättre kapacitet och ökad bärighet i väg- och jvg-näten, ökad lastprofil för jvg. Underhåll som hindrar kapitalförstöring. Utveckla Göteborgs hamn (sjö- och landförbindelser). Skapa en knutpunkt i sydöstra Sverige för Östersjöförbindelser. Bättre förutsättningar för sjöfarten på Väneren. Koncentrera flygfraktsatsningarna till Arlanda. Lös Stockholmsregionens trafikproblem. Utveckla väginformatik och transportbranschens IT-användning.
Regelverk, skatter och avgifter	Internationellt harmoniserade regler och kontrollsystem. Fortsatt liberalisering på jvg-området. Avskaffa stuverimonopolet. Förenkla transportdokumentationen. Konkurrensneutralt transportstöd. Sjö- och luftfartens kostnadsansvar och avgifter. Beskattning och avgifter av väg- och jvg-transporter.

3.2.1 Tillståndsbeskrivning inom delmålet transportkvalitet samt analys av faktorer som påverkat transportkvaliteten

Trafikslagsövergripande

.....

Vägsektorn (Uppgifter från Vägverket)

Delmålet behandlar ett antal specifika krav på transportsystemet som är av särskild betydelse för näringslivets godstransporter.

Bärighetsklasser

Uppgifter om vägarnas permanenta bärighet finns lagrade i Vägverkets vägdatabank (VDB). Den tillåtna bärigheten bestäms med hänsyn till broarnas bärighet och den belastning som vägarna i övrigt tillåter.

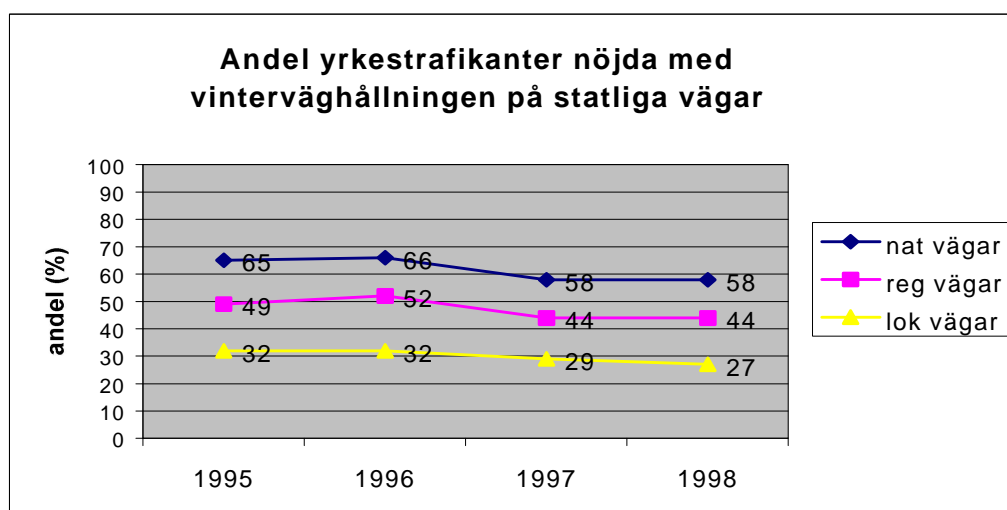
De högtrafikerade vägarna och större delen av vägnätet i övrigt tillhör bärighetsklass 1 (BK1¹²). För det statliga vägnätet är det på de lokala vägarna¹³ som brister i bärighet (<BK1) förekommer.

Vägytor vintertid

Vägarnas standard vintertid bestäms av förekomst av snö på vägbanan samt förekomst av halka. Vägverkets regler för skötsel (drift) bestäms av standardkriterier som preciserar maximinivåer för snö och halka, samt åtgärdsstider för borttagning av snö och is. Standardkraven varierar med hänsyn till vägarnas trafikflöden och funktion.

Årligen genomförs undersökningar bland privatbilister och yrkestrafikanter, varefter "andel nöjda" kan redovisas.

Eftersom vägarnas skötsel sker med hänsyn till samhällsekonomiska kostnader och nyttor, gäller generellt att vägar med stora trafikflöden sköts till en högre standard än vägar med lägre flöden.



Transportinformatik

Området är under utveckling. Tillståndsbilder som kan komma i fråga är:

- Möjligheter för trafikanter att få information
- Omfattning av användning av information

¹² BK1 innebär att en belastning (axeltryck/boggitryck/bruttovikt) 10/18/60 tillåts

¹³ Statliga vägar med vägnummer högre eller lika med 500.

- Nöjd kund index (NKI) för olika målgrupper

Tillförlitlighet – tillstånd av särskild betydelse

I den transportpolitiska propositionen framhålls betydelsen av transportsystemets tillförlitlighet. Den innebörd vi lägger i detta begrepp är att befraktarna ska lita på att transporterat gods kommer fram vid förbestämda tider till förbestämda kostnader utan skador. Tillförlitligheten kan fokuseras till tätorter. I dag sker inga registreringar (t.ex. i TRISS) av köbildningar med förseningar i trafiken varför några tillstånd ej kan redovisas. Förutom tillförlitlighet i tätort kan tillförlitlighet utanför tätort under vinterperioden ha betydelse. Registreringar av detta sker i systemet TRISS.

Luftfartssektorn

Tillståndsbeskrivning samt beskrivning av faktorer som påverkar transportkvaliteten inom luftfartssektorn.

Sjöfartssektorn

(Uppgift från Sjöfartsverket)

Hamnarna är en viktig del av svensk sjöfartsnäring. Som en intermodal knutpunkt mellan land- och sjögodis har hamnen en strategisk betydelse för att åstadkomma rationella och kostnadseffektiva transportkedjor.

Järnvägssektorn

Tillståndsbeskrivning samt beskrivning av faktorer som påverkar transportkvaliteten inom järnvägssektorn.

3.2.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för få en högre transportkvalitet

Vägsektorn

*Drift och underhåll
(Årsredovisning 98)*

Kostnad för statlig väghållning på stamvägnätet, miljoner kronor. Vägverket har planerings- och genomförandeansvar.

	1998	1997	1996
Drift och underhåll, mkr	6 557	4 712	4752

Kostnad för väghållning som ingår i de regionala planerna, miljoner kronor. Länsstyrelsen ansvarar för planeringen av åtgärderna, Vägverket ansvarar för genomförandet av åtgärderna.

	1998	1997
1996		
Nyinvesteringar/förbättringar, mkr	1 410	?
?		
Bärighet/Rekonstruktion, mkr	651	?
?		

Transportinformatik (Årsredovisning 98)

- Vägverket har under 1998 särskilt satsat på väginformatik-åtgärder. Bland annat har man arbetat med att ta fram ett nationellt program för väginformatik i Sverige (NOVIS). I programmet redovisar Vägverket områdesvisa handlingsplaner med sin syn på införande av väginformatik. Vägverket har även initierat och finansierat forskning och utveckling inom området. Bland annat pågår projekt med hastighetsanpassningssystem i fyra kommuner under perioden 1999-2001. För att skapa förutsättningar för ett ökat utbud av väginformatikbaserade tjänster har ett projekt startats för att etablera en nationell vägdatabas (NVDB). Statens kostnad för projektet uppgår under 1998 till ? miljoner kronor.

Luftfartssektorn

(Årsredovisning 98)

- I oktober genomfördes en ny luftrumsorganisation. Genom denna effektiviseras nyttjandet av luftrummet. Den nya luftrumsorganisationen innebar större regularitetsstörningar än förväntat under oktober månad på grund av att många flygbolag inte anpassade trafiken till de rådande förhållandena.
- Sedan några år pågår en förnyelse av de svenska trafikledningssystemen. Under året påbörjades uppbyggnaden av en ny kontrollcentral vid Arlanda flygplats samt tillbyggnad av Malmö kontrollcentral. Byggnaderna skall stå klara och vara fyllda med ny teknik år 2001. De nya systemen skall klara en fördubbling av trafiken.

Sjöfartssektorn
(Uppgift från Sjöfartsverket)

- Drift och utveckling av referensstationer för GPS, s.k. DGPS (Differential Global Positioning System), ökar avsevärt noggrannheten och säkerheten vid positioneringen av fartyg.

Sjöfartsverkets mål:

Farledshållningen skall ge en tillgänglighet i farlederna som motsvarar internationell standard.

Resultat 1998	Mål 1998	Uppnått
Tillgänglighet för fjärrövervakade fyrar	99,8 %	99,8 %
Tillgänglighet för DGPS	99,7 %	99,87 %

- Sjöfartsverkets **lotsningsverksamhet** inriktas mot att ge bra service med tidsprecision och kvalitet.

Mätbara mål

- Antalet fartyg som på grund av brister i Sjöfartsverkets resurser och planering blir försenade skall vara noll.

Järnvägssektorn

Drift och underhåll
(Årsredovisning 98)

Kostnad för Banverkets banhållning

	1998	1997	1996
Drift och underhåll	1 937	2 094	1 982
Reinvesteringar	859	1 043	1 354
länsjärnvägar	425	229	339

3.4 Åtgärder som påverkar övriga delmål

I tabellen nedan framgår vilka av de åtgärder som beskrivits ovan som, förutom delmålet *en hög transportkvalitet för näringslivet*, också påverkar graden av måluppfyllelse inom något eller några av resterande fyra delmål.

Åtgärder	Tillgänglighet	Säkerhet	Miljö	Regional utveckling

4 En säker trafik

Etappmålen inom kommersiell flygtrafik kommer troligen att uppnås.

Det är osäkert om etappmålen för olyckor inom vägtrafik, privatflyg, handelssjöfarten, fiske- och fritidsfartyg, färjetrafiken samt plankorsning mellan järnväg och väg kommer att nås.

4.1 Etappmål för en säker trafik

Följande etappmål har fastställts i den transportpolitiska propositionen

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier
- Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007 räknat från 1996 års nivå.
- Haverifrekvensen i den tunga kommersiella luftfarten bör åtminstone halveras under perioden 1998-2007.
- Antalet haverier inom privatflyget bör halveras under perioden 1998-2007.
- Antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten bör halveras under perioden 1998-2007.
- Antalet allvarliga olyckor i trafiken med fiske- och fritidsfartyg bör halveras under perioden 1998-2007.
- Inga allvarliga olyckor bör inträffa inom färjetrafiken och övrig passagerarsjöfart.
- Antalet olyckor vid plankorsningar mellan järnväg och väg bör halveras till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

4.1.1 Tillståndsbeskrivning av fastställda etappmål samt analys av faktorer som påverkar tillstånden

Vägsektorn

Tabell 1

	1994	1995	1996	1997	1998
Dödade	436	410	415	404	395
Skadade	2405	2328	2198	2294	2345
Totalt	2841	2738	2613	2698	2740

Källa: Vägverkets årsredovisning 1998 sidan 33

Kort beskrivning av faktorer som påverkar trafiksäkerheten.

Antalet dödade på det statliga vägnätet visar en svag minskning under den senaste femårsperioden. Etappmålet att antalet dödade skall minska med minst 50 procent till år 2007 bedöms inte kunna uppnås genom de åtgärder som omfattas av den nationella väghållningsplanen. Ett särskilt problem i detta sammanhang är enligt Vägverket kommunernas möjlighet att ge sitt bidrag till trafiksäkerhetsmålen. På det kommunala vägnätet omkommer nämligen drygt 30 procent av dem som dödas i trafiken.

Luftfartssektorn

Etappmålet om flyghaverier i kommersiell trafik (SIKA)

Under den senaste tioårsperioden (1989–98) har det inträffat sammanlagt 15 flyghaverier med tunga luftfartyg, dvs. 1,5 haverier per år. Under denna period har dock inga haverier med omkomna förekommit. Den senaste olyckan med omkomna i Sverige inträffade år 1977 utanför Bromma flygplats, det s.k. Kälvesta-haveriet. De haveriorsaker som förekommit därefter har varit av karaktären isbildning, felaktiga procedurer, brand ombord, avbruten start med punktering, m.m.

Eftersom haverierna inom den tunga luftfarten är få är en kontinuerlig uppföljning i antalet dödade eller skadade mindre relevant. Med utgångspunkt från nuvarande tillstånd kan regeringens etappmål därför översättas till en genomsnittlig årlig haverifrekvens inom tung luftfart på ca 0,7 haverier år 2007. De åtgärdsprogram som pågår och planeras kommer enligt Luftfartsinspektionens bedömning med stor sannolikhet att förbättra luftfartens säkerhet i målets riktning. Detta gäller såväl den nationella som den internationella luftfarten.

Etappmålet om flyghaverier inom privatflyget (Trafiksäkerhetsrapport 98)

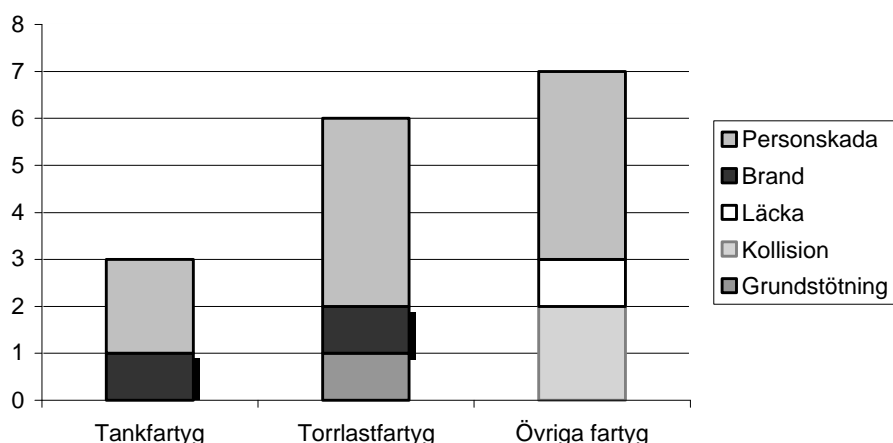
Diagram över antalet haverier de senaste tio åren uppdelat i dödlig/icke dödlig utgång.

Det är osäkert om målet att halvera antalet haverier till år 2007 kommer att uppnås.

Sjöfartssektorn

Etappmålet om olyckor inom handelssjöfarten (SIKA)

Under perioden 1990-1997 har 16 allvarliga olyckor som avser handelssjöfart i svenskt farvatten rapporterats. Olyckornas fördelning på fartygs- och olyckstyp framgår av figuren nedan.



Antal olyckor inom handelssjöfarten 1990-97 efter fartygstyp och typ av olycka. Källa: Sjöfartsverket.

Det är osäkert om målet om halverat antal olyckor inom handelssjöfarten kan nås. Saknas underlag för att bedöma,

Etappmålet om olyckor med fiske- och fritidsfartyg (SIKA)

Under perioden 1990–97 har sju allvarliga olyckor som avser fiskefartyg i svenskt farvatten rapporterats. Under samma period har 419 personer omkommit i samband med olyckor med fritidsbåtar.

Det är osäkert om målet om halverat antal olyckor bland fiske- och fritidsfartyg kan nås. Saknas underlag för att bedöma,

Etappmålet om olyckor inom färjetrafiken och övrig passagerarsjöfart (SIKA)

Under perioden 1990–97 har fem allvarliga olyckor som avser passagerarfartyg i svenskt farvatten rapporterats. Under denna period har dock inga passagerare omkommit eller skadats allvarligt.

Osäkert om målet om allvarliga olyckor inom färjetrafiken kan nås. Saknas underlag för att bedöma,

Järnvägssektorn

Etappmålet om plankorsningsolyckor

Diagram över antal plankorsningsolyckor under en femårsperiod. Särredovisning av antalet dödade.

Viktiga faktorer som påverkar säkerheten vid plankorsningar är:

- antalet plankorsningar i systemet,
- formen av skyddsanordningar i dessa plankorsningar,
- vägfordonsflödet,
- väghastigheten,
- tågflödet,
- tåghastigheten,
- vissa länsstyrelser o(vilja) att satsa LTA-investeringsmedel på plankorsningsåtgärder.

Banverket gör bedömningen att den förbättrade säkerheten vid korsningar mellan väg och järnväg troligtvis inte kommer att vara tillräckligt för att etappmålet om en halvering av antalet plankorsningsolyckor ska nås.

4.1.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året för att höja trafiksäkerheten

Vägsektorn (Årsredovisning 98)

- Trafiksäkerhetsåtgärder så som hastighetsdämpande åtgärder, gång och cykelvägar, ombyggda korsningar och avkörningsskydd

genomfördes på nationella vägar till en kostnad av 434 mkr. (**kostnad 96, 97?**).

- Trafiksäkerhetsåtgärder på länsvägar och övriga riksvägar genomfördes till en kostnad av 316 mkr. (**kostnad 96, 97 ?**)
- Trafiksäkerhetsreformer har genomförts till en kostnad av ? kr (**Kostnad 96, 97 ?**) Exempel på aktiviteter är¹⁴:
 - Nationell cykelhjälmkampanj inom såväl Vägverket som NTF.
 - Regionala kampanjer kring bl.a. hastigheter, alkohol och hänsyn till gångtrafik.
 - Vägverket har utbildat personal i projektet "SEKO och transport för nollvisionen".
 - Alla hushåll har fått ett direktutskick med information kring nollvisionen.
 - Inom området alkohol och droger drivs olika projekt i samarbete med kommuner, frivilligorganisationer och i vissa fall även med företag.
 - Vägverket har i driftsupphandlingen 1998 krävt att de entreprenörer som arbetar mer än 100 timmar per år åt Vägverket ska ha sin personal utbildad i första hjälpen.

Några **positiva resultat** kan noteras så som att andelen onyktra rapporterade genom poliskontroller har minskat med 40 % jämfört med 1994 och att användning av cykelhjälm har ökat med 8,4 % jämfört med 1995.

Flera insatser har ännu **inte givit mätbara resultat**. Dessa är: genomsnittlig hastighetsöverskridande för allt trafikarbete, andel fordonsförare som bryter mot andra regler än hastighetsregler, andel kilometer väg som ej uppfyller säkerhetskrav, andel personer som utnyttjar skyddsutrustning i bil, kunskap om första hjälpen hos allmänheten.

¹⁴ Se vidare 7-9 i Vägverkets Trafiksäkerhetsrapport för 1998.

- Hastigheten sänktes från 110 till 90 km/h på 230 km väg och från 90 till 70 km/h på 173 km väg.
Uppskattad effekt Beräknas att 1 färre dödas och 4 färre skadas svårt årligen. **Effekt på transportkostnad?**

Luftfartssektorn

(SIKA och årsredovisning 98)

- Eftersom antalet haverier i kommersiell trafik är litet får Luftfartsinspektionen använda sig av andra metoder för att utröna var riskerna är höga och åtgärder bör sättas in. Detta kräver en väl utvecklad störningsrapporteringskultur och ett av de problemområden som tidigare identifierats fick under 1998 en mycket positiv utveckling. Det gäller avvikelser från tilldelade höjder i samband med färdtillstånd. Luftfartsinspektionen har tillsammans med branschorganen under en tid genomfört en aktivitet för att fokusera på detta problemområde. Resultatet är att antalet avvikelser under 1998 har mer än halverats jämfört med 1997.
- När det gäller privatflyget kan erfarenhetsmässigt de flesta haveriorsaker härledas till avsteg från befintliga bestämmelser. Om man hade följt de föreskrivna kraven hade haverierna inte inträffat. En ökad trafiksäkerhet inom privatflyget måste således uppnås genom attitydpåverkan snarare än genom förändringar i regelverken. Information och utbildning har kostat ? kr under 1998 (**? kr 97 och 96**)
 - Programmet "Sluta störta"¹⁵. **Effekt** hittills är en halvering av antalet haverier under senare år.
 - Programmet "Våga vända"³. **Resultat** Ett stort antal klubbar har hittills gått igenom programmet.
 - Flygsäkerhetsseminarier tillsammans med Svenska Privat och Allmänflygföreningen³. **Resultat** ca 700 privatflygare (av totalt hur många ?) har hittills deltagit i seminarierna.

Sjöfartssektorn

(Uppgift från Sjöfartsverket)

¹⁵ Se vidare sidan 40 i LVF ÅR.

- Sjöfartsinspektionens verksamhet syftar till att tillse att kraven på fartygens säkerhet och skyddet mot förorening från fartyg samt kraven på rederiers och fartygs säkerhetsorganisation uppfylls. Ansvaret för att fartygen håller föreskriven standard åligger redaren. Sjöfartsinspektionens uppgift är att genom normutveckling fastställa standarden och genom tillsyn kontrollera att den uppnås.

Mätbara mål

Alla svenska tillsynspliktiga fartyg skall bli föremål för tillsyn i rätt tid.

Enligt "Memorandum of Understanding on Port State Control" skall Sverige utföra kontroller på 25 % av det antal utländska fartyg som kommer till Sverige.

Sjöolyckor till följd av brister i farledshållningen skall inte inträffa.

Resultat	Mål 1998	Uppnått 1998
Tillsyn i rätt tid	100 %	100 %
Hamnstatskontroll	25 %	21 %
Antal incidenter eller olyckor till följd av brister i farledshållningen	0	0

Järnvägssektorn (Årsredovisning 98)

- Under året genomfördes ombyggnader av plankorsningar till en kostnad av ? mkr (kostnad 96 och 97 ?). 186 (451) plankorsningar slopades, 23 (39) planskildheter färdigställdes och 28 (30) bomanläggningar färdigställdes. Antalet ombyggnader har minskat de senaste åren. Detta beror på att man redan har byggt bort ett stort antal plankorsningar. Bland de som återstår att åtgärda finns dels sådana som bedöms vara mindre riskabla, dels sådana som kostar mycket att bygga om.
- Underhåll och uppgradering av ATC.

4.2 Åtgärder som påverkar övriga delmål

I tabellen nedan framgår vilka av de åtgärder som beskrivits ovan som, förutom delmålet *en säker trafik*, också i stor utsträckning påverkar graden av måluppfyllelse inom något eller några av resterande fyra delmål.

Åtgärder	Tillgänglighet	Transportkvalitet	Miljö	Regional utveckling
Hastighetsdämpande åtgärder, gång- och cykelvägar			+	
Sänkning av hastighet	-			

5 En god miljö

- Målet för koldioxidutsläpp uppnås inte,
- Målet för kväveoxid uppnås troligen,
- Målet för svavelutsläpp uppnås med god marginal,
- Målet för minskade utsläpp av flyktiga organiska ämnen kan nås.

Drygt 2 miljoner människor utsattes 1998 för trafikbullernivåer överstigande 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus varav ca 1,5 miljoner från vägtrafik, 0,5 miljoner från järnvägstrafik och 100 000 från flyg.

- Bullermål vid nybyggnation kommer att nås.
- Mål om buller från vägtrafik i befintlig bebyggelse uppnås inte.
- Mål om buller från järnvägstrafik i befintlig bebyggelse kan nås i större delen av landet.
- Mål om buller från flygtrafik kommer att nås.

5.1 Etappmål för utsläppsnivåer

Följande etappmål har fastställts i den transportpolitiska propositionen.

- Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå.
- Utsläppen av kväveoxider från transporter i Sverige bör ha minskat med minst 40 % till år 2005 räknat från 1995 års nivå.
- Utsläppen av svavel från transporter i Sverige bör ha minskat med minst 15 % till år 2005 räknat från 1995 års nivå.
- Utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) från transporter i Sverige bör ha minskat med minst 60 % till år 2005 räknat från 1995 års nivå.

5.1.1 Tillståndsbeskrivning inom fastställda etappmål för luftutsläpp samt analys av faktorer som påverkar utsläppen

Trafikslagsövergripande redovisning

Etappmålet om koldioxidutsläpp

Tabell 5.1. Transportsektorns utsläpp av koldioxid 1990, 1995 och 1998 samt prognos för 2005, 2010 och 2020. Miljoner ton (Källa: Trafikverkens miljörapport 1998 (Prognoser kursivt))

	1990	1995	1998	2005	2010	2020
Vägtrafik	17,0	17,3	17,5	18,4	18,4	18,3
Sjöfart	2,8	3,2	3,3	3,4	3,9	4,0
Luftfart	1,6	1,4	1,6	1,8	2,1	2,6
Spårtrafik	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Totalt	21,8	22,0	22,5	23,8	24,6	25,1
Etappmål					21,9	

Koldioxidutsläppen ökade med 1,8 % mellan 1997 och 1998. Ökningen från basåret är 1990 är 4,6 %.

Koldioxidutsläppen från transportsektorn väntas enligt de bedömningar avseende trafikarbete, energiförbrukning och teknisk utveckling av fordon, bränslen m.m. som gjorts i trafikverkens gemensamma miljörapport komma att öka inom samtliga transportslag. Enligt prognosen kommer utsläppet att vara 3,1 miljoner ton eller 14 % större än det angivna målet 2010.

I vägsektorn, som står för ca 78 % av koldioxidutsläppen, ökade emissionerna år 1998 med 1,2 % jämfört med året innan, och från basåret 1990 har ökningen uppgått till 2,6 %. I princip står gods-transporterna för ökningen.

Bensinleveranserna till vägtrafiken, som huvudsakligen förbrukas av personbilar och i viss mån lätta lastbilar, har minskat med 2,4 % sedan 1990. Detta beror dels på att den genomsnittliga bränsleförbrukningen på personbilar i trafik har minskat, dels på att andelen bensindrivna personbilar har minskat

och ersatts av dieslbilar. Den ökade andelen dieslbilar (som har lägre koldioxidutsläpp per km) och den minskade bränsleförbrukningen på personbilar i trafik ger totalt sett ett oförändrat koldioxidutsläpp från personbilar 1998 jämfört med 1990 trots en trafikökning på 5 % under samma period.

Dieseldrivna lätta fordon blir allt vanligare. Den 1 januari 1999 var andelen dieseldrivna personbilar 4,2 %, (3,5 % 1998). Under 1998 utgjorde dieseldrivna personbilar 11 % av totala antalet nyregistrerade personbilar. Andelen dieseldrivna lätta lastbilar var 1 januari 1999 29 %, (23 % 1998).

EU har tagit beslut om införande av såväl renare bensin som dieselbränslen (EU direktiv 98/70/EG). Införandet sker i två steg, dels en kvalitet som är obligatorisk fr.o.m. 2000, dels en kvalitet som är obligatorisk fr.o.m. 2005.

Nya avgaskrav infördes 1 oktober 1998 för de två större klasserna av lätta lastbilar. Nya avgaskrav för personbilar och lätta lastbilar har beslutats inom EU genom direktivet 98/69/EG. Kraven gäller för personbilar och den minsta klassen av lätta lastbilar fr.o.m. 2000 och för de två större klasserna av lätta lastbilar fr.o.m. 2001.

Europeiska bilindustrin (ACEA) och EU-kommissionen har träffat ett avtal i vilket ACEA förbinder sig att senast 2008 se till att utsläppen minskas till 140 g/km i genomsnitt för nya personbilar som säljs i EU. Jämfört med 1995 innebär detta en minskning med 25 % för nya personbilar.

Vägverkets preliminära beräkningar av utsläppen från vägtrafiken, som utgår från antaganden om utvecklingen av fordon och bränslen, baserar sig bland annat på Kommissionens förslag till gränsvärde för partiklar för år 2005 och överenskommelsen mellan bilindustrin (ACEA) och Kommissionen om bränsleförbrukningen hos nya personbilar. Beräkningarna visar att energieffektivare fordon ger ca 8 procent lägre koldioxidutsläpp från vägtrafiken år 2010 i förhållande till vad som angavs i trafikverkens förra miljörapport från 1997. Målet att stabilisera transportsektorns koldioxidutsläpp på 1990 års nivå uppnås dock enligt detta räkneexempel först omkring år 2020.

Huruvida denna tekniska potential ska kunna realiseras eller inte är emellertid också beroende av hur transportefterfrågan utvecklas. Ombedömningen av tidigare transportprognoser pekar närmast mot att efterfrågan på vägtransporter kommer att öka snabbare än vad som tidigare antagits.

Sjöfarten har generellt sett en hög energieffektivitet i förhållande till utfört transportarbete. Det ökande intresset för höghastighetsfartyg har dock skapat en diskussion om den högre farten kan motiveras med hänsyn till den av farten orsakade energiförbrukningen med sammanhängande koldioxidutsläpp.

De nya prognoser, som gjordes 1998, för flygets utveckling visar på en starkare trafikutveckling än de beräkningar från 1996 som låg till grund för redovisningen i lägesanalysen (SIKA Rapport 1998:8). Därav följer att den senaste utsläppsprognosen för år 2005 ger högre utsläpp. Även om effekten av trafikökningen i viss mån kan motverkas av en snabbare teknikutveckling än vad som tidigare antagits, bedöms luftfartens bidrag till de samlade koldioxidutsläppen från transporter i Sverige öka åtminstone fram till år 2005. De högre utsläppen enligt 1998 års prognoser beror mest på att i den tidigare beräkningen 1996 förutsattes att alla äldre jetflygplan hade ersatts med nya bränsleeffektiva och till två tredjedelar med låg-NO_x teknik. Förutsättningen gav snarare en teknisk potential till utsläppsminskningar än en realistisk bedömning av utsläppsmängderna i framtiden. Även en högre trafikprognos och beläggningsgrad bidrar till det högre värdet i 1998 års beräkning för år 2005. Som grund för denna prognos ingår även förväntad efterfrågan av flygtransporter och flygbolagens redan beslutade och planerade åtgärder.

Sammanfattningsvis bedömer SIKA och trafikverken att etappmålet om att år 2010 stabilisera transportsektorns utsläpp av koldioxid på 1990 års nivå inte kommer att kunna uppnås med de transportpolitiska åtgärder som nu är beslutade eller aviserade. Enligt den prognos som redovisas i 1998 års miljörapport från trafikverken kommer utsläppet att vara 14 % större än det angivna målet år 2010.

Etappmålet om kväveoxider

Tabell 5.2. Transportsektorns utsläpp av kväveoxider 1990, 1995 och 1998 samt prognos för 2005, 2010 och 2020. Tusen ton Källa: Trafikverkens miljörapport 1998 (Prognoser kursivt).

	1990	1995	1998	2005	2010	2020
Vägtrafik	169,1	135,7	110,9	67,2	53,6	47,2
Sjöfart	66,0	69,5	54,2	18,4	20,5	22,1
Luftfart	5,5	5,7	7,0	9,5	11,5	15,3
Spårtrafik	1,6	1,7	1,5	1,3	1,3	1,4
Totalt	242,2	210,7	173,6	99,1	91,5	94,9
Etappmål				126,2		

Kväveoxidutsläppen minskade med 6,4 % mellan 1997 och 1998. Minskningen från basåret 1995 är 18 %. Denna beror till största delen på att katalytisk avgasrening infördes på personbilar fr.o.m. 1989 års modell (frivilligt fr.o.m. 1987). Minskningen sedan basåret 1995 är ca 20 procent för vägsektorn respektive sjöfarten. Under samma tidsperiod har kväveoxidemissionerna från flyget ökat med 23 %.

Transportsektorns utsläpp av kväveoxider förefaller enligt de bedömningar avseende trafikarbete, energiförbrukning och teknisk utveckling av fordon, bränslen m.m. som gjorts i trafikverkens gemensamma miljörapport att med god marginal komma att understiga etappmålet för 2005.

Till följd av den revidering av beräknad utveckling inom flyget, som redovisas ovan beträffande utsläpp av koldioxid, kan luftfartens bidrag till de samlade kväveoxidutsläppen från transporter i Sverige komma att öka i förhållande till vad som angivits i lägesanalysen och tidigare års miljörapporter.

Sammantaget bedömer SIKa och trafikverken mot bakgrund av den utveckling avseende trafikarbete, energiförbrukning och teknisk utveckling av fordon, bränslen m.m. som nu kan förutses att transportsektorns utsläpp av kväveoxider kommer etappmålet för år 2005 att nås. Enligt den prognos som redovisas i trafikverkens gemensamma miljörapport för 1998 underskrids målet med ca 30 000 ton eller 24 %.

Etappmålet om svavelutsläpp

Svavelutsläppen minskade med 8 % mellan 1997 och 1998. Minskningen från basåret 1995 är 22 %. Minskningen beror framför allt på minskade emissioner

från sjöfarten samt att lågsvavligt dieselbränsle (mk1) till stor del har ersatt sämre kvaliteter.

Transportsektorns utsläpp av svaveldioxid förefaller enligt de bedömningar avseende trafikarbete, energiförbrukning och teknisk utveckling av fordon, bränslen m.m. som gjorts i trafikverkens gemensamma miljörapport väsentligt komma att understiga etappmålet för 2005.

Tabell 5.3. Transportsektorns utsläpp av svavel 1995 och 1998 samt prognos för 2005, 2010 och 2020. Tusen ton. Källa: Trafikverkens miljörapport 1998 (Prognoser kursivt).

	1995	1998	2005	2010	2020
Vägtrafik	0,7	0,5	0,2	0,2	0,2
Sjöfart	10,8	8,4	2,9	3,2	1,5
Luftfart	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4
Spårtrafik	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Totalt	11,8	9,3	3,5	3,8	2,1
Etappmål			20,0		

Östersjöområdet klassas som svavelkontrollområde i det nya annex VI till MARPOL 73/78, vilket innebär att då reglerna träder i kraft internationellt kommer inte fartyg som trafikerar området att få ha ett fartygsbränsle med svavelhalter som överstiger 1,5 viktprocent. EG-kommissionen avvaktar för närvarande den internationella utvecklingen. Om ikraftträdandet av annex VI dröjer alltför länge kan fartygs bränsle komma att regleras i svaveldirektivet eller med någon typ av ekonomiska styrmedel liknande de svenska miljödifferentialiserade farleds- och hamnavgifterna.

Nya prognoser för flygets utveckling, enligt vad som beskrivs i avsnittet om koldioxid, visar på en starkare trafikutveckling än vad som redovisas i lägesanalysen. Även om effekten av denna trafikökning i viss mån kan motverkas av en snabbare teknikutveckling än vad som tidigare antagits, bedöms luftfartens bidrag till de samlade svavelutsläppen från transporter i Sverige öka något snabbare, åtminstone fram till år 2005, än vad som tidigare redovisades t.ex. i lägesanalysen i november 1998.

Etappmålet för transportsektorns utsläpp av svavel år 2005 kommer enligt SIKAs och trafikverkens bedömning att klaras med bred marginal

Etappmålet om flyktiga organiska ämnen

Kolväteutsläppen från transporter minskade med 9,6 % mellan 1997 och 1998. Den minskning, som räknas från basåret 1995 är 22 % och beror till största delen på att katalytisk avgasrening samt på att system som kraftigt minskar avdunstningen av bränsle infördes på personbilar fr.o.m. 1989 års modell.

Transportsektorns utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC), som i huvudsak består av olika kolväten, förefaller enligt trafikverkens bedömningar avseende trafikarbete, energiförbrukning och teknisk utveckling av fordon, bränslen m.m. komma att utvecklas på ett sätt som medför att det finns förutsättningar att nå etappmålet för år 2005. Som framgår av tabellen och figuren nedan är dock marginalerna i förhållande till etappmålet små.

Tabell 5.4. Transportsektorns utsläpp av flyktiga kolväten 1995 och 1998 samt prognos för 2005, 2010 och 2020. Tusen ton. Källa: Trafikverkens miljörapport 1998 (Prognoser kursivt).

	1995	1998	2005	2010	2020
Vägtrafik	157,5	120,6	54,7	26,0	18,7
Sjöfart	16,2	14,4	10,3	9,2	9,3
Lufft	1,0	1,0	1,2	1,3	1,6
Spårtrafik	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Totalt	174,8	135,1	66,3	36,6	29,7
Etappmål			70,0		

De preliminära beräkningar som Vägverket gjort visar att det med tidigare antaganden om trafikarbetets utveckling finns förutsättningar att utsläppen av flyktiga kolväten från vägtrafiken minskar med ytterligare några procent fram till år 2005. En framskrivning av denna utveckling fram till år 2020 ger ett samlat utsläpp från vägtrafiken som ligger betydligt lägre än vad som anges i tabell 5.4. Dessa preliminära beräkningar innehåller dock stora osäkerheter och effekterna kan också helt eller delvis uppvägas av en snabbare utveckling av trafikarbetet på väg än vad som tidigare antagits.

Från och med den 1 januari år 2001 kommer alla fartyg som hanterar bensin i svensk hamn och alla svenska oljehamnar att vara utrustade med gasåtervinnings-system. Som exempel på innebörden av detta kan nämnas att införandet av ett system för återvinning av bensinångor vid utlastning till fartyg vid Göteborgs

hamn och Brofjorden innebär att HC-utsläppen kommer att minska med ca 1100 ton.

Värdena för utsläppen av kolväten från flyget har korrigerats till följd av de reviderade beräkningar som beskrivs i avsnittet om koldioxid. Som framgår av tabell 5.4 där de nya värdena ingår, är dock flygets utsläpp av kolväten inte av den storleksordningen att detta påverkar bilden av de totala utsläppen från transporter.

Med nu gällande prognoser avseende trafikarbete, energiförbrukning och teknisk utveckling av fordon, bränslen m.m. bedömer SIKa och trafikverken att utsläppen av flyktiga kolväten sannolikt kan minska i den utsträckning som krävs för att nå etappmålet för år 2005. Marginalen är dock liten eller ca 3,7 kton enligt trafikverkens miljörapport för år 1998.

5.1.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att minska luftutsläppen

Vägsektorn

(Miljörapport 98)

- Under hösten 1996 startade projekt Gävle Cykelstad. Finansiärer och deltagare i projektet är Gävle kommun, Region Mitt och Landstinget Gävleborg. Syftet med projektet har varit att åstadkomma en positiv attitydförändring till cykling. **Resultat** Cyklandet har ökat med 26 % under de senaste två åren, antalet cykelolyckor ligger relativt konstant.
- I Vetlanda har Vägverket tillsammans med kommunen utvecklat en kommunikationsmetod för miljöanpassning av trafiken. **Resultat** Samåkning på fritiden har ökat, arbetsresorna har spridits på flera färdvägar.

(För information om åtgärder inom kollektivtrafiken samt för gång och cykeltrafikanter se delmålet tillgänglighet respektive trafiksäkerhet.)

Luftfartssektorn

(Årsredovisning 98)

- De miljörelaterade landningsavgifterna som infördes 1994 med avseende på buller omfattar sedan 1998 även utsläpp av kväveoxider och kolväten.
- En ny grupp, EKOSTYR, bildades 1998 för att följa upp och utveckla de miljörelaterade avgifterna.

Sjöfartssektorn

(Årsredovisning 98 samt uppgifter från Sjöfartsverket)

- Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund har enats om att införa miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter. Den EU-anpassade och miljödifferenterade farledsavgiften, som har beslutats av riksdagen, tas ut från och med den 1 januari 1998. **Resultat** Vid årsskiftet 1998/99 hade 22 fartyg installerat SCR-teknik. Det gäller i första hand färjor och torrlastfartyg som dagligen eller flera gånger i veckan anlöper svensk hamn. En anledning till att relativt få fartyg hittills installerat den nya reningstekniken är att investeringen är kostsam för de enskilda rederierna och att installationen är omfattande och kräver varvsvistelse. **Effekt** Kväveoxidutsläppen bedöms redan ha minskat med några tusen ton. Installation av katalytisk avgasrening minskar utsläppen av kväveoxider med 95 %. **Slutsats** Efter ett år med de miljödifferenterade sjöfartsavgifterna kan konstateras att avgifterna varit en stor framgång. En av de viktigaste miljöfrågorna för Sverige är nu att sprida detta system internationellt.
- Förutom SCR-tekniken finns idag s.k. HAM-teknik (Humid Air Motor), vatteninsprutning eller vattenemulsion, alla kväveoxidreducerande tekniker. Teknisk utveckling av kväveoxidreducerande alternativ pågår och förväntas få genomslag inom en nära framtid.
- I december 1998 hade närmare 1 100 av totalt ca 3 500 fartyg som årligen anlöper svensk hamn, anmält att de använder lågsvavlig bunkerolja. Ett mycket gott resultat särskilt som det i huvudsak är fartyg som går i regelbunden trafik på Sverige och som svarar för den övervägande delen av sjötrafiken. Sjöfartsinspektionen har under året gjort ett antal

stickprov för att kontrollera att fartygen använder angivet lågsvavligt bränsle. Resultatet från kontrollerna är tillfredsställande.

- Ett 20-tal hamnar har förstärkt det ekonomiska incitamentet genom att miljödifferentiera hamnavgifterna, för att därigenom söka åstadkomma miljöförbättrande åtgärder inom sjöfartsnäringen.

5.2 Etappmål för bullernivåer

- Följande riktvärden bör ej överskridas vid nybyggnation och väsentlig ombyggnad
 - 30 dB (A) ekvivalentnivå inomhus,
 - 45 dB (A) maximalnivå inomhus nattetid,
 - 55 dB (A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
 - 70 dB (A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Åtgärder ska till år 2007 vidtas för fastigheter så att:

- Vägtrafikbuller uppgår till högst 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i befintlig bebyggelse.
- Buller från järnvägstrafik uppgår till högst 55 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid i befintlig bebyggelse.
- Flygbuller uppgår till högst FBN 60 dB(A) utomhus i befintlig bebyggelse eller 80 dB(A) maximalnivå när området regelbundet exponeras för bullernivå dag- och kvällstid eller 100 dB(A) maximalnivå när området regelbundet exponeras för bullernivån endast dagtid vardagar och enstaka kvällar.

5.2.1 Tillståndsbeskrivning inom fastställda etappmålet om buller samt analys av faktorer som påverkar bullernivåerna

Vägsektorn

Vid 1998 års utgång var ca 34 000 personer utsatta för buller överstigande 65 dB(A) från trafiken på det statliga vägnätet. Det är en minskning med 4000 personer jämfört med året innan. Längs det

kommunala vägnätet är närmare 200 000 personer utsatta för buller överstigande 65 dB(A).

Beskrivning av faktorer som påverkar bullernivåerna.

Med den åtgärdstakt som anges i de regionala väghållningsplanerna kommer etappmålet enligt Vägverkets bedömning inte att kunna uppfyllas. För det statliga vägnätet uppskattas fram till år 2003 åtgärder vidtas för upp till 10 000 som berörs av målet. För det kommunala vägnätet kommer bara ca 15 000 att ha fått del av åtgärder till år 2003. Fram till år 2007 kommer enligt Vägverket bara en mindre andel av de som omfattas av målet längs de kommunala vägarna att ha fått del av åtgärder om inte extra åtgärder vidtas efter den första etappen. Med dagens åtgärdstakt kommer bullermålet inte att vara uppfyllt före år 2007 resp. 2003. Exempelvis beräknas ca 20 % återstå att åtgärda längs statliga vägarna

Luftfartssektorn

Redovisning av antal fastigheter som utsätts för buller över målnivåerna i de olika kategorierna.

Beskrivning av faktorer som påverkar bullernivåerna.

Åtgärdsprogram för buller, som finansieras av bullerrelaterade landningsavgifter, kommer enligt Luftfartsverket att genomföras så att etappmålet nås redan år 2003. Åtgärdsprogrammet i denna första etapp är för de statliga civila flygplatserna kostnadsberäknad till cirka 120 miljoner kronor.

Järnvägssektorn

Omkring 17 000 fastigheter uppskattas år 1997 vara utsatta för en maximal ljudnivå på över 55 dB(A) från järnvägstrafik. Vid utgången av år 1993 var ca 18 600 fastigheter utsatta för motsvarande bullerstörningar.

Beskrivning av faktorer som påverkar bullernivåerna.

Banverket bedömer att anslagna medel medger att etappmålet kommer att kunna nås i nästan samtliga län. Ungefär hälften av länen kommer i enlighet med regeringens direktiv att nå målet senast år 2004. Det finns dock några län (Örebro, Östergötland och Värmland) som inte anslagit tillräckligt med medel för att uppnå etappmålet till år 2008. Enligt nu gällande planer kommer etappmålet således inte att kunna nås i hela landet

5.2.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året för att minska bullernivåerna

Vägsektorn

- Fysiska bulleråtgärder ? **Resultat** Åtgärder har genomförts för 4 300 personer. **Kostnad 96, 97, 98 ?**
- Ett utvecklingsprojekt inom transport, trafik- och bebyggelseplanering har avslutats under året. Resultatet visar bland annat hur bebyggelsen kan lokaliseras och utformas för att bullret från vägtrafiken skall minska.

Luftfartssektorn

(Årsredovisning 98)

- Hösten 1998 hölls ICAOs Assembly där Europa, med svenskt talesman, föreslog bl.a. en ny standard för bullercertifiering.

Järnvägssektorn

(Årsredovisning 98)

- Installation av bullerdämpande fönster, byggande av bullervallar och fasadåtgärder. **Resultat** Antal fastigheter som har åtgärdats? **Kostnad 96, 97, 98 ?**

5.3 Etappmål för natur-, kultur- och bebyggelsemiljö

Enligt proposition 1996/97: 53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter, bör nya transportanläggningar lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn tagen till regionala och lokala natur- och kulturvärden. Möjligheten att utveckla användningen av befintlig infrastruktur bör alltid övervägas innan beslut om ny infrastruktur tas. Studier bör göras i tidiga skeden för att analysera hur nytillkommande infrastruktur påverkar funktionella samband inom ekosystemet, kulturmiljön och landskap.

Möjliga indikatorer på måluppfyllelse:

- Resultat från regelbundna utvärderingar av i vilken utsträckning man i planeringen beaktar möjligheten att utveckla användningen av befintlig infrastruktur innan beslut om utbyggnad tas.
- Antal hektar som tas i anspråk till följd av fastställda arbetsplaner och hur stor andel av dessa som ligger inom områden där risken för konflikt med natur-, kulturvärden är stor. Exempel från Trafikverkens miljörapport för 1997. *”De 115 arbetsplaner som fastställdes under 1997 motsvarar ca 628 ha ny vägyta. Därav ligger 138 ha inom områden där risken för konflikt med riksintressanta natur-, kultur- och rekreationsvärden är stor”* sidan 10.
- I SIKAs ”Uppföljning av etappmål inom de transportpolitiska delmålen” föreslås: förändringar i infrastrukturens totala arealanspråk, förändringar av trafikbarriärer och trafikbarriäreffekter, förändringar i utbredningen av andra trafikgenererande störningszoner och förändringar avseende graden av intrång i särskilda hänsynskrävande miljöer.

5.3.1 Tillståndsbeskrivning för natur-, kultur- och bebyggelsemiljö samt analys av faktorer som påverkar tillstånden

.....

5.3.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året för att beakta natur-, kultur- och bebyggelsemiljön

Vägsektorn (Trafikverkens miljörapport 97)

- Vägverket har fortsatt satsningen på skötsel och förnyelse av alléer.
- Renovering av gamla milstenar.

- Tunnelanläggningar för grodor och salamandrar samt trummor och konstgjorda stränder för uttrar har byggts.
- Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Vägverket har utarbetat en handlingsprogram för att bevara och tillvarata vägar och vägmiljöer.
- Vägverket har fortsatt arbetet med att utveckla metodiken för bedömning och minimering av negativa ekologiska effekter vid infrastrukturutbyggnad.

Luffartssektorn

(Trafikverkens miljörapport 97)

LFV har engagerats i den fysiska planeringen genom att:

- på kommunernas aktualiserade översiktsplaner framhålla vikten av att hinderfria ytor vid flygplatser och frizoner markeras som en restriktion på kartmaterialet,
- på samma sätt betona vikten av att markera utbredning av flygbuller som restriktion för bostadsbebyggelse,
- delta kontinuerligt i de processer som rör etablering av vindkraftverk.

Sjöfartssektorn

(Uppgifter från Sjöfartsverket)

- Sjöfartsverket har idag ett trettiofyrar runt Sveriges kuster, förutom den faktiska funktionen sjöövervakning, har dessa fyrplatser även ett kulturhistoriskt och estetiskt värde. Sjöfartsverket tar sitt ansvar för att skydda dessa miljöer.
- Sedan flera år har FN:s sjöfartsorganisation (IMO) arbetat med frågan om hur man skall kunna förhindra oönskade introduktioner av främmande arter via fartygs barlastvatten. Syftet med arbetet är att den biologiska mångfalden i världens alla olika marina miljöer inte skall riskeras. I dag finns frivilliga regler eller riktlinjer för hur man genom att byta barlastvatten i djupt vatten skulle kunna

minska risken för sådana introduktioner. IMO:s miljökommitté avser att senast år 2000 lägga fram ett förslag på bindande regler. Sjöfartsverket deltar i arbetet med att ta fram regler för att förhindra oönskade introduktioner av organismer via fartygs barlastvatten eller via påväxt på fartygs skrov.

Järnvägssektorn (Årsredovisning 98)

- Under 1998 har arbetet inom Banverket främst inriktats på att bygga upp en organisation för miljöledning och förankra miljöledningssystemet. Man har också inlett ett arbete med miljösäkring av byggprojekt.

5.4 Etappmål för kretsloppsanpassning

Enligt proposition 1996/97, Infrastrukturinriktning för framtida transporter, bör:

- miljöfarligt material inte införas i infrastrukturen,
- användandet av icke förnyelsebara naturresurser minimeras,
- materialet i infrastrukturen återvinnas eller återanvändas och deponering i princip upphöra,
- de mest allvarliga konfliktpunkter mellan vattentäkter och vägar eller järnvägar åtgärdas.

5.4.1 Tillståndsbeskrivning för kretsloppsanpassning samt analys av faktorer som påverkar tillstånden

Miljöfarliga material

Exempel på miljöfarliga material som för närvarande används i infrastrukturen är bly, flamskyddsmedel, krom, kadmium, koppar, kreosot, kvicksilver, nickel, silver och zink. Inom trafikverken pågår arbete med att klarlägga hur miljöfarliga ämnen och material skall kunna ersättas.

Användning av icke förnyelsebara material. Återvinning, återanvändning och deponering av material i infrastrukturen

Redovisning av utflödet av material från vägens och järnvägens infrastruktur.

Redovisning av användning av icke förnyelsebara material.

Åtgärdade konfliktpunkter mellan vattentäkter och väg eller järnväg

Uppgift om antalet allvarliga konfliktpunkter mellan vattentäkter och väg eller järnväg samt hur många som har åtgärdats.

5.4.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att påskynda kretsloppsanpassningen

Vägsektorn

(Trafikverken miljörapport och årsredovisning 98)

- På ca 40 platser längs det statliga vägnätet har Vägverket under året byggt anläggningar för rening av vägdagvatten. Anläggningarna består oftast av sedimenteringsdammar, fördröjningsmagasin och oljeavskiljare samt kombination av dessa. Dammarna fungerar även som uppsamlingsmagasin vid eventuella olyckor med farligt gods. **Kostnad?**
Syfte?
- Vintern 1997/98 förbrukades drygt 242 000 ton salt jämfört med 224 000 ton året innan och 284 000 två år tidigare..

Sjöfartssektorn

(Uppgift från Sjöfartsverket)

- Utbyggnaden av nya farleder föregås av en miljökonsekvensbedömning (MKB) där hänsyn bl.a. tas till kretsloppsprincipen.

Luftfartssektorn

.....

Järnvägssektorn

.....

5.5 Åtgärder som påverkar övriga delmål

I tabellen nedan framgår vilka av de åtgärder som beskrivits ovan som, förutom delmålet *en god miljö*, också påverkar graden av måluppfyllelse inom något eller några av resterande fyra delmål.

Åtgärder	Tillgänglighet	Transportkvalitet	Säkerhet	Regional utveckling

6 En positiv regional utveckling

6.1 Etappmål för en positiv regional utveckling

Det saknas än så länge etappmål inom delmålet *en positiv regional utveckling*. På samma sätt som i kapitlet om tillgänglighet finns därför (tills vidare) ingen tillståndsbeskrivning. Aktiviteter vars främsta syfte är att påverka den regionala utvecklingen beskrivs för varje transportslag.

En tolkning av målet om regional utveckling är att infrastruktuursatsningarna bör fördelas så att de delar av landet som tillhör ett stödområde ska få minst lika stor andel av tillgänglighetsförbättringar som landet i övrigt sett över en längre period.

6.1.1 Tillståndsbeskrivning för regional utveckling samt analys av faktorer som påverkar den regionala utvecklingen

Övergripande tillståndsbeskrivning samt förklaringsfaktorer utanför transportsektorn

.....

Vägsektorn

.....

Sjöfartssektorn (Uppgifter från Sjöfartsverket)

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. Nästan 95 procent av vår utrikeshandel transporteras på lastfartyg eller färjor. Den sjöledes transporterade utrikes godsvolymen uppgår till cirka 132 miljoner ton.

Färjetrafiken är den sektor inom sjöfarten som under senare år har utvecklats snabbast. Cirka 33 miljoner ton gods transporteras till och från Sverige på färjor.

Även för inrikestransporterna har sjöfarten en stor betydelse. Nästan 40 procent av det totala inrikes godstransportarbetet utförs på sjön.

Sverige har 52 allmänna hamnar och ett 20-tal industrihamnar. Hamnarna hanterar årligen ca 150 miljoner ton gods.

Färjorna transporterade under år 1998 ca 39 miljoner resenärer i internationell trafik. Årligen reser 30 miljoner passagerare i inrikestrafik med små fartyg i skärgårdstrafik och chartertrafik.

Sjöfarten samverkar med övriga trafikslag som tillsammans bildar en transportkedja. Sjöfartssektorn är en viktig länk i transportkedjan och har därmed en avgörande betydelse för landets trafikförsörjning och därmed den regionala utvecklingen.

Luftfartssektorn

.....

Järnvägssektorn

.....

6.1.2 Exempel på åtgärder som genomförts under året inom transportsektorn för att förbättra den regionala utvecklingen

Vägsektorn (Årsredovisning 98)

- De investeringar som utfördes i det statliga vägnätet under 1998 innebar en minskning av stödområdenas andel av restider och resekostnader med ca 3 procent. Eftersom stödområdenas andel av den restiden och resekostnaden är 30 procent har målet att utjämna skillnader och kompensera för långa transportavstånd inte uppfyllts. Andelen restidsminskning ska vara minst lika stor som

andelen av den totala restidsförbrukningen (Vägverkets tolkning).

- Under 1998 minskades grusväglängden i landet med 201 km genom investeringar på 64 miljoner kronor. Drygt 52 procent av grusvägarna finns inom regionerna Mitt och Norr. I de två norra regionerna minskade under året grusvägarnas andel av vägar med trafik 125–250 fordon/dygn i kombination med randbebyggelse med en procentenhet (från 31 till 30 procent).

Andelen av landets grusvägar i Västernorrlands och Jämtlands län med en årsdygnstrafik över 250 fordon/dygn var vid årets slut 52 procent. Motsvarande siffra vid årets början var 54 procent.

Sjöfartssektorn

(Uppgifter från Sjöfartsverket)

- Sjöfartsverket anpassar fortlöpande **farledshållningen** till ändrade trafikflöden och nautiska behov samt till den tekniska utvecklingen. En ständig översyn av farledssystemen skapar förutsättningar för goda inseglingsförhållanden till landets hamnar och bidrar därmed till en positiv regional utveckling.
- Sjöfartsverkets målsättning för **isbrytningsverksamheten** är att sjöfart året runt skall kunna bedrivas på samtliga väsentliga svenska hamnar oavsett vintrarnas svårighetsgrad. Sjöfartsverket har uppfyllt målsättningen sedan år 1970. Isbrytningsverksamheten bidrar på ett aktivt sätt att säkerställa in- och uttransporter för främst det norrländska näringslivet och är således av stor regionalpolitisk betydelse.
- Sjöfartsverkets målsättning för **sjökarteverksamheten** är att tillhandahålla högkvalitativ sjögeografisk information för att främja en säker, miljöanpassad och effektiv sjöfart. Effektiv sjöfart är en förutsättning för att skapa en positiv regional utveckling.

Luftfartssektorn

(Årsredovisning 98)

- Luftfartsverket påpekar att man driver ett antal flygplatser som inte är företagsekonomiskt lönsamma. Detta utan särskilt stöd från statsmakterna.

Järnvägssektorn

.....

6.2 Åtgärder som påverkar övriga delmål

I tabellen nedan framgår vilka av de åtgärder som beskrivits ovan som förutom delmålet, *en positiv regional utveckling*, också påverkar graden av måluppfyllelse inom något eller några av resterande fyra delmål.

Åtgärder	Tillgänglighet	Transportkvalitet	Säkerhet	Miljö

Se Statskontorets rapport 1999:3 för bilagorna 3 och 4:

Regeringens målöversyn inom samtliga målområden

samt

*Uppföljning med hjälp av modellberäkningar – exempel
utsläpp av kväveoxider från vägtrafiken*

