

# Mål i transportpolitiken

## – förslag till struktur och tillämpning

### Det övergripande målet

Transportsektorn ska, som en av flera sektorer, bidra till samhällets välfärdsutveckling i form av en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt långsiktigt hållbar utveckling. Detta innefattar regional och nationell utvecklingskraft d.v.s. sysselsättning, tillväxt, konkurrenskraft etc.

Transportsektorns övergripande mål är att bidra till denna utveckling med *en långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv tillgänglighet för medborgare, näringsliv och offentliga organisationer i hela landet.*

Det övergripande målet kan endast uppnås genom en utveckling byggd på balans mellan transportsystemets funktion – tillgänglighet – och dess villkor. Denna balans uttrycks genom den transportpolitiska målstrukturen (se fig.). För en långsiktig hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet är det viktigt att alla dess delar beaktas tillsammans.

### Tillgänglighet och villkor

Tillgänglighet definieras som *möjligheten att minimera eller överbrygga geografiska avstånd för att skapa kontaktmöjligheter och närhet till nyttor och funktioner så att behoven hos både medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan tillgodoses.*

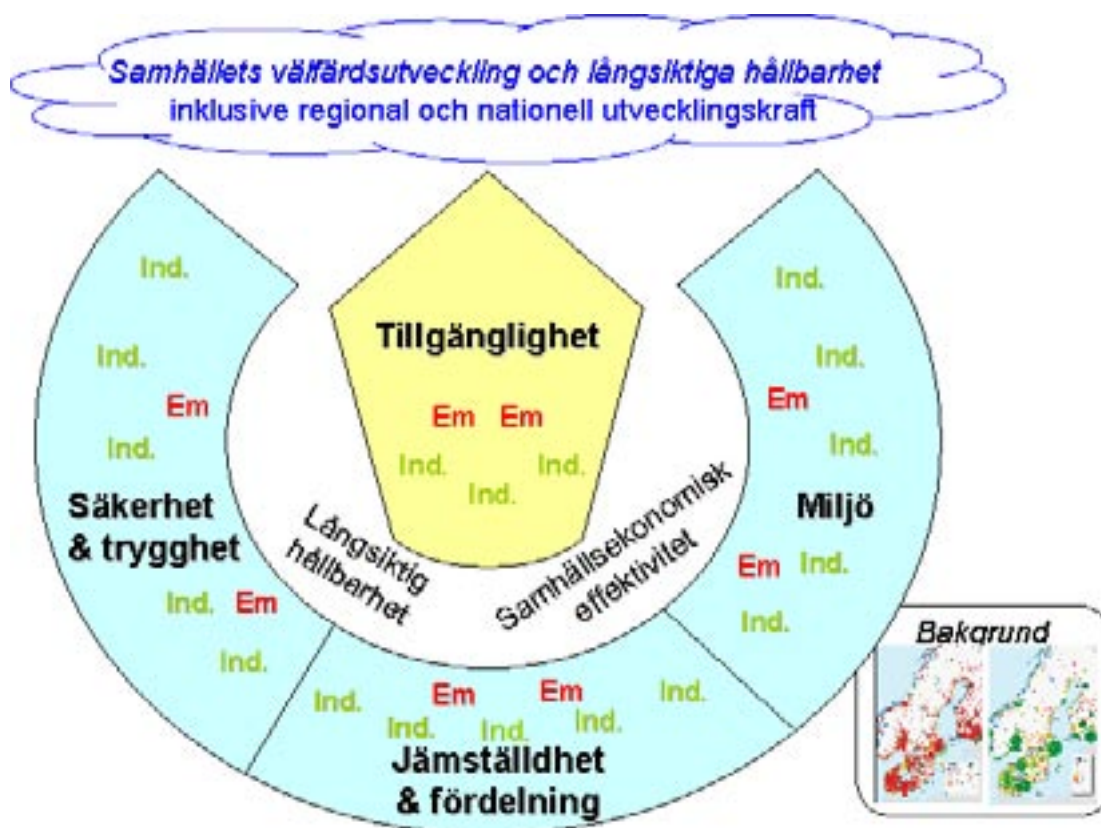
Målet kan därmed uppnås genom åtgärder och styrmedel inom alla trafikslag, såväl som inom annan kommunikation samt genom lokalisering och bebyggelseplanering. Därför är det viktigt att alla dessa möjligheter beaktas vid tillämpning av de transportpolitiska målen.

För att underlätta en bedömning av om befintlig eller föreslagen tillgänglighet är långsiktigt hållbar och samhällsekonomisk effektiv, återföljts den av tre villkor;

- 1) säkerhet och trygghet,
- 2) jämställdhet och fördelning,
- 3) miljö.

Olika aspekter av tillgänglighet illustreras med ett antal grupperade indikatorer för att beskriva t.ex. transportsystemets kvalitet, kapacitet samt tidsåtgång till viktiga samhällsfunktioner och transportnoder. Behoven av tillgänglighet definieras och behandlas i första hand på den berörda samhällsnivån; kommunal, regional, nationell eller internationell.

Även för villkoren illustreras tillstånd och utveckling med 20 till 30 stycken indikatorer per villkor. Indikatorerna kan redovisas aggregerade i grupper för ökad överskådlighet. För t.ex. villkoret säkerhet och trygghet innebär detta fem grupper av indikatorer; trafikolyckor, fordonens säkerhet, systemets säkerhet, användarsäkerhet respektive trygghet. Tillsammans beskriver indikatorerna för tillgänglighet och villkor tillståndet och utvecklingen inom transportsektorn.



Förslag till målstruktur där transportsektorns bidrag till välfärdsutvecklingen utgörs av funktionell tillgänglighet i samklang med tre villkor. Indikatorer (Ind) illustrerar tillstånd och trender medan ett begränsat antal etappmål anger nationella prioriteringar (Em). I anslutning ges en geografisk bakgrundsbeskrivning.

## Etappmål

Särskilt betydelsefulla och nationellt prioriterade delar av tillgänglighet och villkor uttrycks i ett begränsat antal etappmål. Dessa är inriktade på övergripande effekter och anger en önskad målnivå och en tidpunkt för dess uppfyllnad, t.ex. för koldioxidutsläpp eller antal döda i trafiken.

## Bakgrundsbeskrivning

Som stöd för att bedöma förutsättningarna för en utvecklad tillgänglighet presenteras även bakgrundsinformation. Här ges en geografisk beskrivning av både det befintliga transportsystemet och andra relevanta tillstånd i samhället, t.ex. befolkning, näringslivsstruktur eller transportstråk.

## Tillämpning – Nationell uppföljning

Indikatorerna ger goda möjligheter att överblicka

tillståndet i transportsektorn. För en effektiv hantering bör en nationell instans ansvara för sammanställning, analys och uppföljning av indikatorer och etappmål. Här ingår även prognoser och att sätta resultaten i ett internationellt perspektiv. En viktig funktion är också att hålla denna information åtkomlig och användbar för transportsektorns aktörer på nationell, regional och lokal nivå.

## Tillämpning – Planerings- och beslutsstöd

De transportpolitiska målen kan användas som stöd för planering och beslut på olika nivåer. Vid de flesta beslut som rör transportsystemet kan målen ge en allmän ledning genom steg 1-4 nedan. I vissa fall, t.ex. i infrastrukturplaneringen, krävs även det femte steget.

1. Definera behovet eller problemet i ett perspektiv av tillgänglighet/villkor.

2. Samla information om förutsättningar från indikatoruppföljning, bakgrundsbeskrivning och andra källor.

3. Ta fram alla alternativ som kan tillfredsställa de behov som definierats och rangordna dessa med hjälp av fyrstegsprincipen.

4. Första effektbedömning: Bedöm alla alternativens förväntade effekter på tillgänglighet och villkor. Välj de alternativ som ger bästa effekt på samtliga etappmål och sök nya alternativ om de påverkar negativt.

5. Fördjupad effektbedömning på de bästa alternativen: Identifiera de samhällsekonomiskt mest effektiva alternativen. Beakta både prissatta effekter (kostnadsnyttokalkyl) och ej-prissatta.

## Bakgrund

De transportpolitiska målen uttrycker en långsiktig inriktning som vägledning för beslut gällande transportsektorn.

Genom återkommande uppföljningar ska utvecklingen mot målen illustreras och områden med behov av särskilda åtgärder identifieras.

SIKA har Näringsdepartementets uppdrag att ge förslag till reviderade transportpolitiska mål. Målen ska bl.a. beakta samhällsekonomisk effektivitet, hållbar utveckling och regionernas förutsättningar för tillväxt.

Uppdraget utförs i samråd med berörda aktörer och redovisas senast den 27 juni 2008. I detta informationsblad presenteras ett preliminärt förslag till ny målstruktur.



## Fyrstegsprincipen

...är ett verktyg för att lättare finna de alternativ för utvecklad tillgänglighet som är mest resurseffektiva. Åtgärder ska övervägas i följande ordning:

*Steg 1:* åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt

*Steg 2:* åtgärder för effektivare nyttjande av det befintliga transportsystemet

*Steg 3:* begränsade ombyggnadsåtgärder

*Steg 4:* större ombyggnads- eller nybyggnadsåtgärder

Åtgärder inom steg 1 är generellt sett att föredra framför steg 2 och så vidare. Det effektivaste sättet att tillgodose ett tillgänglighetsbehov kan vara att kombinera åtgärder i de olika stegen, t.ex. prissättning (steg 1) med logistik (steg 2).

Vid frågor, kontakta:

Per-Åke Vikman,  
projektledare  
tel: 063-14 00 13  
per-ake.vikman@sika-institute.se

Krister Sandberg,  
bitr. projektledare  
tel: 063-14 00 20  
krister.sandberg@sika-institute.se

