

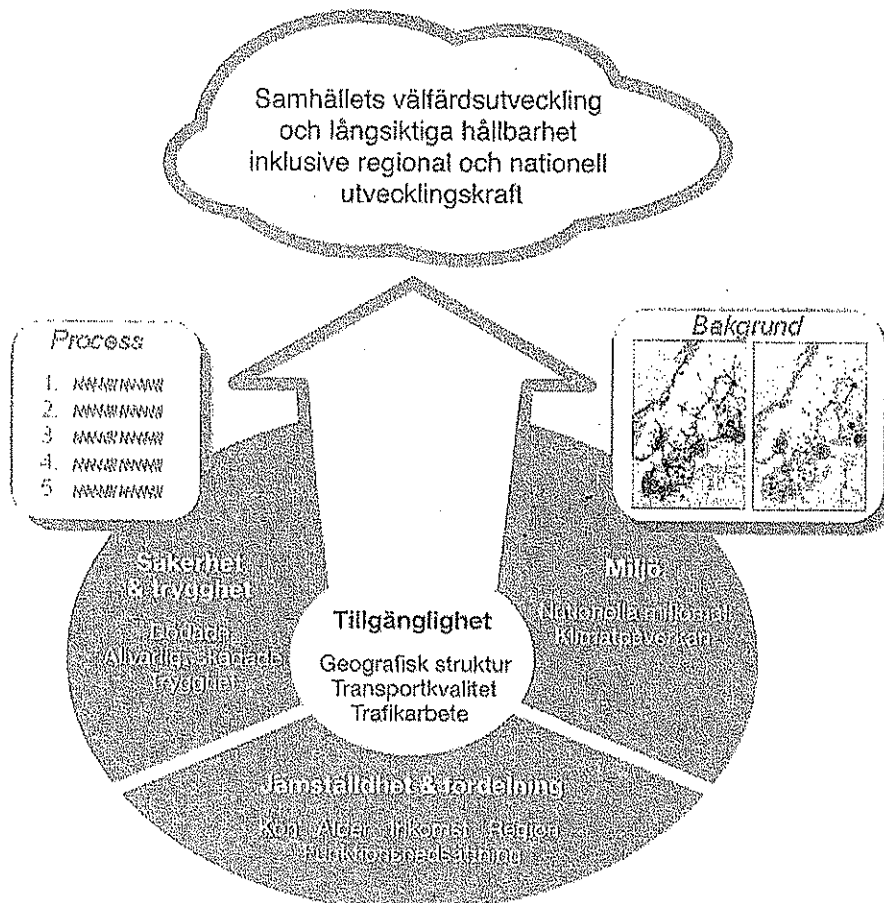
Sammanfattning

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 offentlig verksamhet i hela landet.*

Det övergripande målet för transportsektorn uttrycks i en målstruktur med fyra jämbördiga delmål (Figur A-1). Ett delmål, tillgänglighet, beskriver transportsystemets *funktion* och de tre övriga anger de *villkor* som utgör ramarna för en långsiktigt hållbar utveckling av tillgängligheten. För en långsiktig hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet är det viktigt att alla delmål beaktas tillsammans.



Figur A-1. Förslag till målstruktur där transportsektorns långsiktigt hållbara och samhällsekonomiskt effektiva bidrag till välfärdsutvecklingen utgörs av tillgänglighet inom ramen av tre villkor för långsiktig hållbarhet. Indikatorer och etappmål anger tillstånd och trender för viktiga aspekter på delmålen. I anslutning ges en geografisk bakgrundsbeskrivning samt ett förslag till en strukturerad planeringsprocess.

Fyra delmål - funktion och villkor

Det första delmålet omfattar transportsystemets funktion, d.v.s. att tillgodose behoven av tillgänglighet. 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 offentlig verksamhet kan tillgodoses*. Målet kan därmed uppnås genom åtgärder och styrmedel inom alla trafikslag, annan kommunikation, lokalisering och bebyggelseplanering.

De övriga delmålen behandlar de villkor som måste beaktas för att tillgängligheten ska utvecklas i en långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv riktning. Dessa tre villkor rubriceras som; 1) säkerhet och trygghet, 2) jämställdhet och fördelning samt 3) miljö.

Jämfört med de transportpolitiska delmålen från 2006 har målstrukturen i förslaget förtydligats på flera sätt. Genom delmålet om en brett definierad tillgänglighet vidgas fokus från transportsystemets utformning till att även inkludera dess syfte. Delmålens roll blir tydligare genom uppdelningen i funktion och villkor, vilket samtidigt innebär ett förtydligande av inriktningen på långsiktigt hållbarhet. Trots färre delmål kvarstår de gamla begreppen. Det gamla delmålet om transportkvalitet betraktas som en viktig komponent i tillgängligheten och har därför infogats i detta delmål.

”Regional utveckling” har förtydligats, trots att begreppet inte längre återfinns som ett delmål. Transportsystemets regionala nytta uttrycks genom konkreta indikatorer under delmålet tillgänglighet samt i betoningen på att det övergripande målet är att bidra till samhällets välfärdsutveckling och långsiktiga hållbarhet i hela landet. Den regionala nyttan av transportsystemet ska även belysas under delmålet om jämställdhet och fördelning. Slutligen förstärks den regionala dimensionen genom förslaget till tillämpning av målstrukturen där regionernas planeringsbehov betonas (se nedan).

Etappmål och indikatorer

Tillståndet och utvecklingen av delmålen kvantifieras genom ett trettiotal indikatorer, vilka baseras på ett större antal kvantitativa mått. (Tabell C.1, sid 46). Indikatorerna kan redovisas som sammanfattande färgkodade symboler för ökad överskådlighet (Figur C-1, sid 47). För t.ex. säkerhet och trygghet betyder detta grupper med indikatorer för trafikolyckor med dödlig utgång eller som resulterar i personskada, fordonens säkerhet, systemets säkerhet, användarsäkerhet respektive trygghet.

Särskilt betydelsefulla och nationellt prioriterade delar av delmålen uttrycks i ett begränsat antal etappmål. Dessa är inriktade på övergripande effekter och anger där så är möjligt en önskad målnivå samt tidpunkt för dess uppfyllnad, t.ex. för koldioxidutsläpp eller antal dödade i trafiken.

I anslutning till mål och indikatorer presenteras även *bakgrundsinformation* som stöd för att bedöma förutsättningarna för en förbättrad tillgänglighet. Här ges en geografisk beskrivning av relevanta tillstånd i samhället utanför transport- och kommunikationssektorn, t.ex. befolkningsutveckling och näringslivsstruktur.

Tillämpningar

De transportpolitiska målen bör ses som nationella mål, så att de blir viktiga förutsättningar på olika nivåer i samhället och för andra aktörer än t ex trafikverken som är mest berörda i det

nuvarande systemet. De transportpolitiska målen ska beaktas och vara styrande i följande processer:

- Fysisk planering enligt PBL – bygglov, detaljplaner, översiktsplaner, regionplaner samt i program för och yttranden över dessa
- Planering enligt väg- och järnvägslagen – förstudie, väg- och järnvägsutredning etc.
- Planering som rör hamnar, farleder och flygplatser
- Planering rörande riksintressen för transportinfrastruktur
- Långsiktig planering av transportinfrastruktur – t.ex. inriktningsplanering och åtgärdsplanering
- Riksdagsbeslut om inriktningsbeslut och planeringsramar i långsiktig infrastrukturplanering och annan planering som rör transportsystemet
- Regional utvecklingsplanering
- Uppföljning
- Utvärdering

De lagstiftningar och regleringar som omfattar ovanstående processer behöver ses över så att de transportpolitiska målen kan bli styrande i dessa.

Tillämpning – Nationell uppföljning

För en långsiktig hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet är det viktigt att alla delmål beaktas tillsammans. En samlad uppföljning baserad på den föreslagna målstrukturen ger en helhetsbild av transportsektorns tillstånd och trender i förhållande till det övergripande målet.

Indikatorerna ger goda möjligheter att överblicka tillståndet i transportsektorn. För en effektiv hantering bör ett "transportmålsråd" som 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

För en strategisk styrning av transportsektorn mot det övergripande målet är det inte tillräckligt med en effektiv uppföljning. Målstrukturen måste även utgöra utgångspunkten för planering och beslut inom transportpolitiken. Åtgärder i transportsektorn bör därför planeras i en strukturerad process med behovsanalys, alternativgenerering och effektbedömning.

Varje delmål har politiskt prioriterade etappmål som definierar den inriktning som måste prioriteras vid transportsystemets utformning. De transportpolitiska målen kan användas som stöd för planering och beslut på olika nivåer. Det kan gälla infrastrukturplanering på inriktnings- eller åtgärdsnivå, då fokus ligger på att utveckla tillgängligheten inom villkorens ramar. Målstrukturen kan också användas vid planering där syftet är att förbättra enskilda villkor, t.ex. trafiksäkerheten eller miljöpåverkan. Målen ska också ge ett objektivt underlag för riksdagsbeslut, om t.ex. införande av styrmedel eller andra åtgärder i transportsektorn, där fokus kan ligga antingen på tillgängligheten eller på dess villkor. I alla dessa fall ligger fokus på att minska problemen inom ett delmål, utan oacceptabla försämringar i övriga delmål.

Vid de flesta beslut som rör transportsystemet kan målen ge en allmän ledning till hållbara alternativ genom steg 1–4 nedan. I de fall där en detaljerad bedömning av samhällsekonomisk effektivitet är påkallad, t.ex. i infrastrukturplaneringen, krävs även det femte steget.

1. Definiera 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 etappmålen påverkas negativt.
5. Fördjupad effektbedömning på de bästa alternativen från steg 4: Identifiera de samhällsekonomiskt mest lönsamma alternativen. Beakta både prissatta effekter och ej-prissatta effekter i en fullständig samhällsekonomisk konsekvensbedömning.