



REGERINGEN

Regeringsbeslut

II 1

2016-09-01

N2016/05490/TS

Näringsdepartementet

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

Uppdrag att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att se över och vid behov lämna förslag till nya eller modifierade transportpolitiska preciseringar. Vidare ska Trafikanalys lämna förslag till indikatorer som gör det möjligt att följa upp de transportpolitiska målen som helhet.

Trafikanalys ska beskriva hur styrning och uppföljning, kopplat till de transportpolitiska målen, sker och vid behov lämna förslag till förändringar avseende styrning och uppföljning.

Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter ska bistå Trafikanalys med underlag och annat stöd som Trafikanalys behöver för att genomföra uppdraget.

I arbetet ska Trafikanalys beakta berörda myndigheters redovisning av uppdrag till statliga myndigheter att bidra med underlag för Sveriges genomförande av Agenda 2030 (Fi2016/01355/SFÖ [delvis]).

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys föra en dialog med berörda aktörer, detta innefattar bl.a. att inför framtagandet av förslag fånga en bred bild av hur aktörerna ser på frågan. Uppdraget ska redovisas senast den 10 mars 2017 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Inledning

De transportpolitiska målen, som anges nedan, beslutades av riksdagen 2009 i och med behandlingen av regeringens proposition Mål för

framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det övergripande transportpolitiska målet har dock haft samma formulering sedan 1998 (se prop. 1997/98:56, 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266), medan funktionsmålet och hänsynsmålet, som är sinsemellan jämbördiga, beslutades 2009.

Övergripande mål: Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Regeringen har därutöver tagit fram konkretiseringar för funktionsmålet respektive hänsynsmålet i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Vissa preciseringar är tidssatta och benämns ”etappmål”. Hänsynsmålet reviderades i och med riksdagens beslut om statsbudgeten för 2013 (prop. 2012/13:1, utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Samtidigt justerade regeringen en av preciseringarna.

I prop. 2008/09:93 anger regeringen bl.a. följande. Resor och transporter är nödvändiga för att samhället ska fungera och de transportpolitiska målen och målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen och prioriteringarna för att nå detta. Målen och preciseringarna ska tillsammans med de transportpolitiska principerna vara utgångspunkt för samtliga styrmedel i den statliga transportpolitiken. Målen ska vara användbara vid och underlätta regeringens styrning av myndigheternas verksamhet, ekonomi och planering. I propositionen anges även följande ”för att uppfylla transportpolitikens övergripande mål måste tillgängligheten på sikt utvecklas inom ramen dels att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor, dels på ett sätt som bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås och till ökad hälsa”.

Målen, preciseringarna och principerna framgår av *bilagan*.

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om fem vägledande principer (prop. 2005/06:160 bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). I den transportpolitiska propositionen 2008/09:93 gjorde regeringen bedömningen att de

transportpolitiska målen och de transportpolitiska principerna även i framtiden kommer att vara de viktigaste utgångspunkterna för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet. Vidare angavs i propositionen att de viktigaste medlen är infrastrukturplanering, organisering och styrning av myndigheter, lagstiftning och regelgivning samt ekonomiska styrmedel.

Utmaning

För att på sikt kunna uppfylla målen behövs underlag av god kvalitet som grund för förslag och prioritering av insatser. För att beskriva utvecklingen av transportsystemet redovisas måluppfyllelsen i regeringens budgetpropositioner. Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att årligen följa upp de transportpolitiska målen. Trafikverket, Transportstyrelsen, m.fl. myndigheter och vissa statliga bolag som verkar inom transportområdet har uppdraget att inom ramen för sin respektive verksamhet verka för att målen uppnås och redovisa sina respektive bidrag till detta. Preciseringarna nämns i vissa fall i t.ex. uppdrag men är inte reglerade i någon författning.

I samband med de årliga uppföljningarna, har det konstaterats att det med nuvarande preciseringar, indikatorer och mått, är svårt att få en tillräckligt god bild av utvecklingen vad gäller de transportpolitiska målen. Anledningarna är flera, bl.a. att vissa preciseringar är oprecisa och därigenom svåra att styra mot och följa upp. Vidare saknas för vissa preciseringar i viss mån lämpliga indikatorer och mått. Beroende på t.ex. hur preciseringarna är formulerade får de olika styrningseffekt. Generellt kan sägas att ju tydligare målsättning, desto bättre styrningseffekt och enklare att följa upp. Det finns till exempel behov av att se över uppföljningen av miljökvalitetsmålen. Inget av de transportpolitiska målen följs i nuläget upp som helhet utan de följs upp genom sina preciseringar. Det övergripande målet saknar preciseringar.

Inriktning

Den övergripande bedömningen är att de riksdagsbundna transportpolitiska målen är allmängiltiga och fortsatt bör gälla men att preciseringar och indikatorer bör ses över och vid behov revideras för en förbättrad uppföljning. Kopplat till eventuella justeringar avseende preciseringar och indikatorer behövs även en beskrivning av hur styrning och uppföljning, kopplat till de transportpolitiska målen bör ske. För att kunna göra rätt insatser behöver uppföljningen visa tillstånd, riktning och takt. Genom en bättre uppföljning fås underlag av högre kvalitet, vilket underlättar vid förslag och prioritering av insatser för ökad måluppfyllelse. Vidare ökar processen kunskapen om de transportpolitiska målen.

Avgränsningar

Uppföljningen av de transportpolitiska målen ska följa en struktur som utgår från övergripande mål, funktionsmål och hänsynsmål.

Preciseringarna ska fortsatt vara konkretiseringar av de transportpolitiska målen och ska ha potential att ge en styrningseffekt. Preciseringarna ska vara uppföljningsbara, ett begränsat antal och, i den mån det är lämpligt, vara tidssatta och trafikslagsövergripande. Val av preciseringar bör göras med insikten att styrningen då kan komma att riktas från de övergripande målen mot mer avgränsade frågor. Av den anledningen är det viktigt att systemet för uppföljning både redovisar utvecklingen av den totala målbilden och av specifika preciseringar.

Indikatorerna bör vara väl motiverade ur ett helhetsperspektiv, begränsade till antalet, uppföljningsbara och i den mån det är lämpligt vara trafikslagsövergripande.

Trafikanalys behöver ta hänsyn till de processer som pågår parallellt och kopplar till transportsektorns målsättningar. Det innefattar bl.a. uppdrag till ett antal myndigheter om Agenda 2030 samt regeringens strategiska satsningar.

I dagsläget lyder en av hänsynsmålets preciseringar *Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.* Trafikanalys bör överväga att se huruvida det är lämpligt att utveckla formuleringar kring detta så det blir mer precist. Trafikanalys ska beakta Miljömålsberedningens betänkande *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* (SOU 2016:47).

Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att se över transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet (N2016/05492/TS), varför dessa frågor inte bör ingå i det nu aktuella uppdraget.

På regeringens vägnar



Anna Johansson



Kajsa Lindström

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Socialdepartementet/ JÄM och FS
Finansdepartementet/BA och SFÖ
Miljö- och energidepartementet/EE, ME och MM
Näringsdepartementet/BÄ, EUI, KLS, MRT, PUB, RTS, SB, SUBT,
SUN och TIF
Arbetsmarknadsdepartementet/AA
Naturvårdsverket
Havs- och vattenmyndigheten
Trafikverket
Transportstyrelsen
Sjöfartsverket
Luftfartsverket
Statens väg- och transportforskningsinstitut
Region Skåne
Västra Götalandsregionen
Region Halland
Regionförbundet Kalmar
Region Jönköping
Region Blekinge
Region Södermanland
Länsstyrelsen i Västmanland
Region Uppsala
Region Örebro
Region Östergötland
Region Dalarna
Region Gävleborg
Region Jämtland/Härjedalen
Länsstyrelsen i Västernorrland
Region Västerbotten
Länsstyrelsen i Norrbotten
Länsstyrelsen i Stockholm
Region Kronoberg
Region Värmland
Region Gotland
Swedavia AB

Transportpolitiska mål, preciseringar och principer

Transportpolitiska mål (ur prop. 2015/16:1 utgiftsområde 22)

Transportpolitikens övergripande mål

Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Funktionsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Hänsynsmålet har konkretiserats i följande preciseringar.

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Transportpolitiska principer (ur prop. 2005/06:160)

- Kunderna skall ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport skall utföras,
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former,
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag skall främjas,
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas,
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.