



Mål för framtidens resor och transporter

Prop. 2008/09:93

Regeringens proposition

2008/09:93



Mål för framtidens resor och transporter

Prop.
2008/09:93

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 mars 2009

Fredrik Reinfeldt

Maud Olofsson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

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. Regeringen redovisar i propositionen förslag till en ändrad och förenklad transportpolitisk målstruktur med en inriktning som är en del av regeringens politik för fler jobb och växande företag. En förenklad målstruktur syftar till att underlätta avvägningar i beslutsprocessen och styrningen liksom planeringen, genomförandet och uppföljningen av den statliga transportpolitiken.

Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, föreslås vara oförändrat. För att underlätta avvägningar föreslås hittillsvarande sex delmål ersättas av två jämbördiga mål, ett funktionsmål *Tillgänglighet* samt ett hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras, som regeringens bedömningar, i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Det är en nödvändighet för Sveriges välstånd att effektivisera transportsystemet. I tillgänglighetsmålet lyfts fram att 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Det betyder bl.a. en ökad fokusering på medborgarperspektivet, på stärkt internationell konkurrenskraft för näringslivet och på att underlätta en hållbar regionförstoring. Samtidigt är det angeläget att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmarta, energieffektiva och säkra lösningar.

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn ska även bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

För säkerhetsarbetet gäller fortsatt att transportsystemet ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska fortsatt minska. Exempelvis bör inom vägtransportssystemet antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det motsvarar en minskning från cirka 440 omkomna till cirka 220 till år 2020.

Målen och preciseringarna ska tillsammans med de transportpolitiska principerna vara utgångspunkt för samtliga styrmedel i den statliga

transportpolitiken. För regeringens styrning av myndigheter kommer målen att anpassas och konkretiseras allt efter myndigheternas olika uppgifter och efter utvecklingen över tid. Prop. 2008/09:93

Regeringens ambition är att de transportpolitiska målen bör kunna vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland olika aktörer t.ex. i kommuner och regioner samt i näringslivet.

1	Förslag till riksdagsbeslut	5
2	Ärendet och dess beredning	6
3	Transportpolitikens inriktning	7
4	Transportpolitikens mål	10
4.1	Historik	10
4.2	Målstruktur	11
4.3	Övergripande mål	14
5	Funktionsmål	16
5.1	Funktionsmål – Tillgänglighet	16
5.2	Preciseringar för funktionsmål – Tillgänglighet	18
6	Hänsynsmål	30
6.1	Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa	30
6.2	Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom vägtransportområdet	31
6.3	Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom järnvägstransportområdet	41
6.4	Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom sjötransportområdet	42
6.5	Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom luftfartsområdet	49
6.6	Preciseringar för hänsynsmålet miljö och hälsa	52
7	De transportpolitiska målens tillämpning	59
7.1	Transportpolitiska mål och principer som utgångspunkt för regeringens åtgärder inom transportområdet	59
7.2	Tillämpning i infrastrukturplaneringen	60
7.3	Synkronisering med och tillämpning i den fysiska planeringen	62
7.4	Tillämpning i regelgivning och ekonomiska styrmedel ...	65
7.5	Tillämpning i organisering och styrning av statliga myndigheter	66
7.6	Målen som utgångspunkt och stöd för andra aktörers engagemang	70
8	Konsekvenser	72
Bilaga 1 Förteckning över remissinstanser avseende Statens institut för kommunikationsanalys rapporter Förslag till ny transportpolitisk målstruktur: Del 1 Analys av förutsättningar och Del 2 Förslag till reviderade mål (SIKA rapport 2008: 2 och 3)		
		74
Bilaga 2 Förteckning över remissinstanser avseende Vägverkets publikation Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020 (VV 2008:31)		
		76
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 mars 2009		
		78

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2008/09:93

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om

1. transportpolitikens övergripande mål (avsnitt 4.3),
2. funktionsmålet om tillgänglighet (avsnitt 5.1),
3. hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (avsnitt 6.1).

2 Ärendet och dess beredning

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) fick den 19 juli 2007 regeringens uppdrag att se över och lämna förslag till revidering av de transportpolitiska målen (N2007/6048/TR). SIKA redovisade sitt svar på uppdraget till Näringsdepartementet den 27 juni 2008 i rapporterna Förslag till ny transportpolitisk målstruktur: Del 1 Analys av förutsättningar och Del 2 Förslag till reviderade mål (SIKA rapport 2008: 2 och 3) samt underlagsrapporterna Regionala funktionsanalyser; regionala förutsättningar för ett system för hantering av de transportpolitiska målen (ÅF Infraplan Nord, den 16 november 2007) och Testkörning av reviderade transportpolitiska mål, Rapport 2008:29. (Trivector Traffic AB Rapport 2008:29). SIKA:s rapporter benämns fortsättningsvis *SIKA:s underlag*.

Regeringen gav den 14 juni 2006 Vägverket i uppdrag att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen efter 2007 och ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen (N2006/4594/TP). Vägverket har redovisat sitt svar i publikationen Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020 (VV 2008:31), vilken arbetats fram tillsammans med andra aktörer och som bl.a. innehåller förslag på mer åtgärdsnära och hos andra aktörer mer förankrade etappmål. Som komplement till redovisningen av regeringsuppdraget har Vägverket i en separat promemoria Förslag Strategi för säker användning av vägtransportsystemet (VV TR 80A 2006:15413 daterad den 15 mars 2008), beskrivit strategier för att påverka trafikanten och synen på trafikantens ansvar. Vägverkets publikation benämns fortsättningsvis *Vägverkets underlag*.

Näringsdepartementet skickade den 16 juli 2008 ut SIKA:s och Vägverkets rapporter på remiss. Förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1 och 2*.

Denna proposition har därefter arbetats fram med utgångspunkt i regeringens politik för fler jobb, växande företag och hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet, med grund i SIKA:s respektive Vägverkets förslag, remissvaren, och nuvarande transportpolitiska mål och med beaktande av uppdragen för den pågående Trafikverksutredningen (N 2008:06) respektive Utredningen om miljömålssystemet (M 2008:02).

Processen har varit öppen med möjlighet att lämna synpunkter vid olika tillfällen även efter det att remisserna lämnats in. Bland annat har arbetet presenterats vid en välbesökt session den 9 januari 2009, vid Transportforum, Nordens största årliga konferens för transportsektorn där forskare och transportsektorns många aktörer möts för kunskapsutbyte och kontaktskapande – och då ett antal synpunkter lämnades in. Näringsdepartementet har även haft separata möten med representanter från de nationella transportrelaterade myndigheterna, med näringslivsorganisationer, med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt med Nätverket för Kvinnor i transportpolitiken.

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. Regeringen redovisar i propositionen förslag till en ändrad och förenklad målstruktur med en inriktning som är en del av regeringens politik för fler jobb och växande företag. De föreslagna målen och målpreciseringarna ligger även i linje med de budskap som lyftes fram i propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145). Där betonades bl.a. ett trafikslagsövergripande synsätt med medborgare och näringsliv i centrum, där planeringen för ett hållbart transportsystem innefattar väl fungerande res- och transportkedjor och underlättar hållbar regionförstoring och klimatsmarta val. Regeringen betonade även betydelsen av ökad effektivisering i anläggningsbranschen för att få ut mer resultat, måluppfyllelse och samhällsnytta för satsade skattemedel.

En central utgångspunkt för regeringen är att målstrukturen ska vara överblickbar och lättförståelig. De transportpolitiska målen ska vara mer styrande och uppföljningsbara och underlätta avvägningen mellan olika mål, i praktisk tillämpning. 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 statens styrning av myndigheternas verksamhet, ekonomi och planering. Grunden för all målstyrning är mätbara mål, mätning och analys av mätresultatet. Regeringens bedömning är att den hittillsvarande målstrukturen inte tillräckligt väl uppfyllt dessa villkor, varför förutsättningarna för målstyrning behöver förbättras. Målen måste också bli enklare att kommunicera så att de tillämpas i praktiken.

Funktion och hänsyn vägledande

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen föreslår att det nuvarande övergripande målet för transportpolitiken ska vara oförändrat, men eftersträvar att förenkla och förbättra styrningen och uppföljningen, genom att ersätta sex nuvarande delmål med ett funktionsmål "*Tillgänglighet*" och ett jämbördigt hänsynsmål "*Säkerhet, miljö och hälsa*". Detta bör ses som ett sätt att ytterligare tydliggöra de övergripande ambitionerna med transportpolitiken. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras, som regeringens bedömningar, i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Funktion

I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Det är en nödvändighet för Sveriges välbefinnande att effektivisera transportsystemet. I tillgänglighetsmålet lyfts fram att 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemet ska också utformas så att det är användbart för personer med funktionshinder och så att barns säkerhet och rörelsefrihet ökar.

Det betyder bl.a. en ökad fokusering på medborgarperspektivet, på stärkt internationell konkurrenskraft för näringslivet och på att underlätta en hållbar regionförstoring. Resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Det är därför inget mål i sig att minska resandet. Samtidigt är det angeläget att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmartare, energieffektivare och säkrare lösningar. Regeringen kommer att presentera förslag på de åtgärder och styrmedel som behövs för att energi- och klimatåtagandena säkerställs.

Hänsyn

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn ska även bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

För säkerhetsarbetet gäller fortsatt att transportsystemet ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska fortsatt minska. Exempelvis bör inom vägtransportssystemet antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

En strävan är också att ny teknik och informationsteknik (IT) i högre utsträckning än i dag ska användas som medel för att nå målen. IT har en stor potential att bidra till samtliga mål om tillgänglighet, säkerhet samt miljö och hälsa, främst genom lösningar för effektivisering, förarstöd och övervakning.

Transportpolitiska mål och principer

Regeringen har i samband med propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) gjort bedömningen att de nuvarande transportpolitiska principerna även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras,
- beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former,

- samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas,
- konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas,
- trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Tillämpning

Mot bakgrund av Styretredningens förslag (SOU 2007:75) redovisade regeringen i budgetpropositionen för 2009 sin avsikt att utveckla myndighetsstyrningen till att bli mer långsiktig och strategiskt orienterad. För regeringens styrning av myndigheter kommer målen att anpassas och konkretiseras allt efter myndigheternas olika uppgifter och efter utvecklingen över tid.

Regeringens intention är även att åstadkomma en effektivare planprocess och ett bättre samspel med den fysiska planeringsprocessen. Avsikten är också att målen kommer att kunna vara en utgångspunkt och kunna användas som verktyg för regionala och kommunala aktörer.

Regeringens ambition är att de transportpolitiska målen bör kunna vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland olika aktörer t.ex. i kommuner och regioner samt i näringslivet. För att Sverige ska kunna bryta utanförskapet och bidra till hållbar tillväxt och utvecklingskraft i hela landet behövs att alla goda krafter ger sitt bidrag.

4 Transportpolitikens mål

4.1 Historik

De nuvarande målen för transportpolitiken har under åren utvecklats i olika transportpolitiska beslut.

Enligt 1963 års transportpolitiska beslut (Angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m.m., prop. 1963:191, S3 LU 1963:1, rskr. 424) var det generella målet för transportpolitiken att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling.

I 1979 års transportpolitiska beslut (Om en ny trafikpolitik, prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419) var det generella målet för transportpolitiken att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

I 1988 års transportpolitiska beslut (Om trafikpolitiken inför 1990-talet, prop. 1987/88:50, TU22, rskr. 249) uttrycktes att ”Det övergripande målet för samhällets trafikpolitik ska vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader”. Detta mål vidareutvecklas i delmålen Tillgänglighet, Effektivitet, Säkerhet, God miljö och Regional balans.

Även i 1998 års transportpolitiska beslut (Transportpolitik för en hållbar utveckling, prop. 1997/98:56, TU10, rskr. 266) formulerades det övergripande målet snarlikt 1988 års mål: ”Det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Delmålen justerades till Ett tillgängligt transportsystem, En hög transportkvalitet, En säker trafik, En god miljö och En positiv regional utveckling.

Riksdagen beslutade, på regeringens förslag i propositionen 2001 (Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126), att införa ett sjätte transportpolitiskt delmål, Ett jämställt transportsystem.

Det övergripande målet, liksom delmålen, kvarstod oförändrat i 2006 års transportpolitiska beslut (Moderna transporter, prop. 2005/06:160, TU5, rskr. 308). Målen för miljö och regional utveckling knöts till delmålen för miljö- respektive den regionala utvecklingspolitiken.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2007 avsikten att se över de transportpolitiska delmålen och gav i juli 2007 SIKAs uppdraget att påbörja processen med att ta fram utgångspunkterna för en ny framtåsträvande transportpolitik.

Regeringens bedömning: Målstrukturen bör förenklas och förtydligas i syfte att öka kommunicerbarheten och styreffekten.

Det *övergripande transportpolitiska målet* bör behållas oförändrat.

Nuvarande sex delmål bör ersättas med ett *funktionsmål* (tillgänglighet) och ett *hänsynsmål* (säkerhet, miljö och hälsa).

Prioriterade områden under funktionsmålet och hänsynsmålet bör uttryckas genom *preciseringar*. Endast de preciseringar som är tidsatta bör fortsättningsvis benämnas *etappmål*. För att öka styreffekten bör antalet preciseringar av målen minska jämfört med nuvarande antal etappmål.

Förslagen i SIKAs underlag: Förslagen innefattar följande:

– Att det nuvarande övergripande transportpolitiska målet ändras från ”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” till ”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”.

– Att de sex nuvarande delmålen *Ett tillgängligt transportsystem*, *Hög transportkvalitet*, *Säker trafik*, *God miljö*, *Regional utveckling* och *Ett jämställt transportsystem* förändras och att strukturen förenklas genom att antalet delmål reduceras till fyra. Det första delmålet omfattar transportsystemets funktion, dvs. att tillgodose behoven av tillgänglighet. I detta delmål inordnas även aspekterna om transportkvalitet och regional utveckling. De tre övriga delmålen uttrycks som de villkor som måste beaktas för att tillgängligheten ska utvecklas i en långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv riktning. De tre villkoren är *Säkerhet och trygghet*, *Jämställdhet* och *fördelning* samt *Miljö*.

– Att det övergripande målet för transportsektorn endast kan uppnås genom att dess funktion – tillgänglighet – utvecklas inom de uppställda villkorens ramar. Utvecklingen av tillgängligheten måste alltid rymmas inom dessa ramar, uttryckta genom de gränser etappmålen sätter på den nationella och regionala nivån. Exempelvis ska i en strukturerad planeringsprocess detta tillämpas, genom att alla alternativs förväntade effekter på tillgänglighet och villkor bedöms. De alternativ som ger bästa effekt på samtliga etappmål ska då väljas. Nya alternativ ska dock sökas om etappmålen påverkas negativt.

– Att särskilt betydelsefulla och nationellt prioriterade delar av delmålen uttrycks i ett begränsat antal etappmål, som uttrycker transportpolitikens prioriteringar på kortare sikt.

– Att tillståndet och utvecklingen av delmålen kvantifieras genom ett trettiotal indikatorer, vilka baseras på ett större antal kvantitativa mått. Sammanlagt är 188 mått föreslagna fördelade på tillgänglighet (61), säkerhet och trygghet (46), jämställdhet och fördelning (17), miljö (38), planering (4) och bakgrund (22). För drygt hälften av måtten finns data tillgängliga i dag, medan det för övriga mått finns ett utvecklingsbehov.

Remissinstanserna: Det stora flertalet instanser, bl.a. *Banverket, Luftfartsverket, Rikstrafiken, AB Svensk Bilprovning, Energimyndigheten, Verket för Näringslivsutveckling (Nutek), Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS), Glesbygdsverket, Konsumentverket, Jämställdhetsombudsmannen (JämO), Länsstyrelsen i Dalarna, Länsstyrelsen i Västernorrland, Länsstyrelsen i Stockholms län, Norrbottens läns landsting, Stockholms läns landsting, Region Dalarna, Region Halland, Regionförbundet Sörmland, Region Västerbotten, Region Västra Götaland, Regionförbundet Kalmar län, Regionförbundet Östsam, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Göteborgs stad, Helsingborgs stad, Västtrafik, Gröna Bilister, Motormännens Riksförbund och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* stödjer *SIKA:s* förslag att lyfta upp funktionen, dvs. tillgänglighetsaspekten i centrum och att förenkla målstrukturen.

Banverket, Sjöfartsverket, Verket för Näringslivsutveckling (Nutek), Länsstyrelsen i Västernorrland, Sveriges Transportindustriförbund, Näringslivets Transportråd, Sveriges Åkeriförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening, Svenskt flyg AB, Tågoperatörerna och Svenska Privatvagnsföreningen framför att tillgänglighet bör vara överordnat de övriga delmålen, medan Luftfartsverket och Länsstyrelsen i Stockholms län uttrycker att delmålen bör vara jämbördiga.

Sjöfartsverket, Verket för Näringslivsutveckling (Nutek), Statskontoret, Länsstyrelsen i Gävleborg, Länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Näringslivets Transportråd, Sveriges Åkeriförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening, Svenskt flyg AB, Tågoperatörerna och Svenska Privatvagnsföreningen ställer sig tveksamma till att vissa av delmålen uttrycks som villkor. Dels framförs att det innebär pedagogiska svårigheter, att systemet blir mer svårförståeligt, dels att man kan göra tolkningen att villkoren är absoluta och att detta i praktiken kan innebära ett stopp för infrastrukturinvesteringar.

Vägtrafikinspektionen, Verket för innovationssystem (Vinnova), Naturvårdsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Gävleborg, Svenska Busstrafikens Riksförbund och BIL Sweden ställer sig tveksamma till den nya strukturen och framför bl.a. att man anser att den är otydlig, komplicerad, att den innebär att fokus flyttas utanför transportsystemets kärnområde, där myndigheterna inom transportområdet har begränsad rådighet eller att den inte löser problemet med att målen haft bristande styreffekt.

Transportstyrelseutredningen (N 2007:05), Vägtrafikinspektionen, Glesbygdsverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Landstinget Gävleborg, Norrbottens läns landsting, Stockholms läns landsting, Region Dalarna, Region Halland, Göteborgs stad och Helsingborgs stad säger sig uttryckligen stödja att det övergripande målet utformas enligt *SIKA:s* förslag, där begreppet tillgänglighet införs och ersätter termen transportförsörjning.

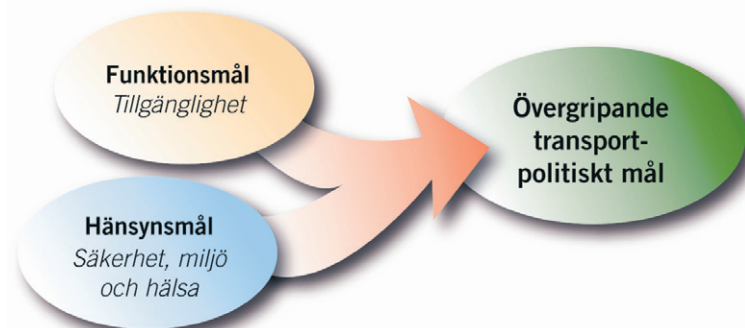
Banverket, Transportstyrelseutredningen (N 2007:05), Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Region Västra Götaland ger uttryckligt stöd åt den trafikslagsövergripande ansatsen.

Konkurrensverket, Stockholms handelskammare, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Näringslivets Transportråd, Sveriges Åkeriförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening, Svenskt flyg AB, Tågoperatörerna och Svenska Privatvagnsföreningen framför att näringslivets aspekter inte belysts eller beaktats tillräckligt i utredning.

Region Värmland, Region Västerbotten, Regionförbundet Jönköpings län och Lindesbergs kommun framför invändningar mot att delmålet om regional utveckling tagits bort och enbart finns som ett föreslaget etappmål.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen delar SIKA:s bedömning att transportsystemets funktion, nämligen tillgänglighet, bör lyftas fram. SIKA har valt en modell för det, nämligen att lyfta in termen tillgänglighet i det övergripande målet. Regeringen föreslår i stället att det övergripande målet lämnas oförändrat – för att markera att huvudinriktningen i transportpolitiken är oförändrad och för att balansen mellan olika delmoment i målet med nuvarande målformulering är väl avvägd. Att, som framgår i senare avsnitt, ersätta nuvarande sex delmål med ett funktionsmål om tillgänglighet där nyttan och syftet formuleras och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa är ett annat sätt att lyfta tillgängligheten.

Målen bör vara jämbördiga, varför regeringen väljer att inte följa SIKA:s förslag att kalla vissa delmål för villkor. Målstrukturen ska underlätta avvägning mellan olika angelägna mål. Målkonflikter är oundvikliga och förändrad struktur kommer inte att få dessa att försvinna. Däremot kan en enkel och tydlig målstruktur underlätta avvägningar och beslut. Att ställa upp absoluta villkor eller villkor som kan tolkas vara absoluta och som baseras på hur ett antal mätdata uttolkas är olyckligt. Detta beror på att man vid verklig tillämpning måste göra avvägningar och ta hänsyn till många olika aspekter. Verkligheten låter sig inte beskrivas enbart genom kvantifierbara data enligt en viss modell.



Figur 1: Illustration av målstrukturen. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet bidrar till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- respektive hänsynsmålet konkretiseras med ett antal preciseringar, se avsnitt 5 respektive 6.

Ett syfte med de föreslagna ändringarna är att förenkla målstrukturen, så att avvägningar i beslutsprocessen och styrningen underlättas liksom

planeringen, genomförandet och uppföljningen av den statliga transportpolitiken. En ambition har även varit att förenkla målformuleringarna och att begränsa antalet delmål och prioriterade målpreciseringar – bl.a. för att öka styreffekten. Målen behöver också vara enklare att kommunicera för att de ska tillämpas fullt ut i praktiken.

Sammanfattningsvis bör det *övergripande transportpolitiska målet* behållas oförändrat, nuvarande sex delmål ersättas med ett *funktionsmål* (tillgänglighet) och ett *hänsynsmål* (säkerhet, miljö och hälsa). Prioriterade områden under funktionsmålet och hänsynsmålet bör uttryckas genom *preciseringar*. Endast de preciseringar som är tidsatta bör fortsättningsvis benämnas *etappmål*. För att öka styreffekten bör antalet preciseringar av målen minska jämfört med nuvarande antal etappmål. Detta beskrivs närmare i kommande avsnitt.

4.3 Övergripande mål

Regeringens förslag: Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Förslagen i SIKAs underlag: Förslagen innebär att det nuvarande övergripande transportpolitiska målet ändras från ”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” till ”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”.

Remissinstanserna: Som framgår av avsnitt 4.2 ställer sig flertalet remissinstanser bakom att lyfta fram transportsystemets funktion – tillgänglighet. Några remissinstanser ställer sig uttryckligen bakom förslaget att ersätta termen transportförsörjning med tillgänglighet i det övergripande målet, medan andra motsätter sig det, bl.a. med motiveringen att fokus då hamnar utanför transportpolitikens kärnområde och de transportrelaterade myndigheternas rådighet. *Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)* menar att det är nödvändigt med en omorientering inom samhällsplaneringen, där fokus flyttas till att handla om tillgänglighet, men avstyrker med hänvisning till kraven på tydlighet och kommunicerbarhet att begreppet ges en sådan position i målstrukturen som SIKA föreslagit.

Skälen för regeringens förslag: Det övergripande målet för transportpolitiken föreslås även fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta markerar att transportpolitikens inriktning i dess huvuddrag ligger fast. Transportpolitikens övergripande mål bör fortsatt ta fasta specifikt på transportförsörjningen och inte utgå från det vidare tillgänglighetsbegrepp som SIKA föreslagit, eftersom ett sådant enligt regeringens bedömning skulle riskera att försvåra styrning,

genomförande och kommunikation. Som framgått instämmer regeringen Prop. 2008/09:93 i att syftet med transportsystemet, nämligen att skapa tillgänglighet, är centralt och bör lyftas fram, men att regeringen valt att göra det genom att föreslå att de sex nuvarande delmålen ersätts av funktionsmålet tillgänglighet respektive hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa.

5 Funktionsmål

5.1 Funktionsmål – Tillgänglighet

Regeringens förslag: 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Förslagen i SIKA:s underlag: I underlaget föreslås att delmålet tillgänglighet ska utgöra systemets funktionalitet, eller nytta, så länge den utvecklas inom ramarna för resurseffektivitet och långsiktig hållbarhet. I sin rapport presenterar SIKA ett förslag till definition av tillgänglighet, men har däremot inte föreslagit någon målformulering av delmålet för tillgänglighet. SIKA menar att det är fler faktorer än transportsystemet som påverkar tillgängligheten och att tillgänglighet även kan åstadkommas med användning av informationsteknologi eller genom att åstadkomma en lokaliserings- och bebyggelsestruktur som gör det möjligt att nå olika målpunkter utan alltför många förflyttningar. Myndigheten menar vidare att transporter inte har något egenvärde, utan att det är tillgängligheten till en viss funktion som bör stå i fokus för transportpolitiken. SIKA menar även att tillgänglighetsmålet bör inkludera aspekterna om hög kvalitet respektive regional tillväxt, vilka hittills varit separata delmål.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser stödjer SIKA:s förslag att fokusera på tillgänglighet som transportsystemets nyttodel. Ett antal remissinstanser tillstyrker även förslaget om att de nuvarande delmålen om regional utveckling och transportkvalitet kan inordnas i tillgänglighetsmålet. *Verket för innovationssystem (Vinnova)* menar dock att SIKA:s förslag till delmål saknar aspekter som tidsavstånd, kvalitet och bekvämlighet. *Sjöfartsverket* menar att godstransporterna bör få ett ökat fokus. *Konsumentverket* framför att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar bör vara med i tillgänglighetsmålet. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att transportsystemets roll i samhällsbyggandet tydligare bör lyftas fram. *Svenska Bussbranschens riksförbund* stödjer inte synsättet att tillgänglighet innebär nytta och att rörlighet är en kostnad. Nio näringslivsorganisationer avstyrker i ett gemensamt yttrande SIKA:s förslag till delmålsstruktur och menar att tillgänglighet inte bör vara ett delmål utan ses som ett överordnat transportpolitiskt mål. Stockholms handelskammare ifrågasätter starkt att transportkvalitet föreslås tas bort som ett eget delmål.

Funktionsmålet tillgänglighet

Anledningen till att det finns ett transportsystem är att det tillsammans med andra åtgärder skapar tillgänglighet. Transportsystemet utgör en väsentlig grundförutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet. Funktionsmålet för tillgänglighet bör därför spegla transportpolitikens funktionalitet eller nytta. Människor har i alla tider strävat efter sätt att minimera eller överbrygga geografiska avstånd. När ekonomin har växt har en del av de ökade resurserna använts för att öka medborgares och näringslivets tillgänglighet till olika platser och funktioner med hjälp av resor och transporter. Ökad tillgänglighet ger i sin tur en positiv effekt på samhällsekonomin.

Tillgänglighet kan sägas vara möjligheten att minimera och överbrygga geografiska avstånd för att skapa kontaktmöjligheter och närhet till nyttor och funktioner. Ett mer vardagligt uttryck för tillgänglighet är en förälders möjlighet att lämna sitt barn på skolan och att resa till arbetet, en matproducents möjlighet att leverera sina varor till butiker i rätt tid, en affärsresenärs möjlighet att resa till ett betydelsefullt möte eller möjligheten att ha mötet på distans med hjälp av IT. Transportsystemet har en central del i att skapa tillgänglighet, men även IT och bebyggelsestruktur har betydelsefulla roller. Att en resa eller godstransport inte behöver genomföras kan i vissa fall vara det bästa alternativet för samhället, företag och personer. Informationsteknologi kan bidra till att göra resor och transporter mer tillförlitliga, flexibla, effektiva, säkra och mer miljöanpassade, bl.a. med hjälp av intelligenta transportsystem (ITS). För att sådana ska fungera fullt ut är en väl utbyggd och driftsäker IT-infrastruktur nödvändig. Informationsteknologi kan även helt ersätta vissa resor och transporter, genom bl.a. tele- och videokonferenser samt avmaterialisering av produkter, t.ex. elektroniska böcker.

Regeringen anser att den transportpolitiska målstrukturen får ökad tydlighet och användbarhet genom att syftet med transporter koncentreras till att ingå i det nya funktionsmålet om tillgänglighet. Det är en del av den förenkling av transportpolitikens målstruktur som beskrivs i tidigare avsnitt och som syftar till att underlätta avvägningar i beslutsprocessen och förbättra styrningen av transportpolitiken.

Funktionsmålet för tillgänglighet är således något annat än det delmål om ett tillgängligt transportsystem som finns i dagens målstruktur. Funktionsmålet om tillgänglighet inkluderar centrala aspekter som hittills varit enskilda delmål. Det tar sikte på att transportsystemet ska vara öppet och användbart för oss *alla*, både medborgare och näringsliv. Detta är centralt inte bara när det gäller resorna och transporterna som sådana, eftersom dessa ofast inte är ett mål i sig, utan i det bredare perspektivet att resor och transporter är en nödvändighet för att vi medborgare och samhället ska fungera. Funktionsmålet gäller generellt, men uttrycks dessutom genom ett antal preciseringar inom särskilt prioriterade delområden.

I funktionsmålet ingår flera aspekter, även om inte varje aspekt preciseras. En sådan handlar om integrationspolitiken. Det är en självklarhet att alla myndigheter, inklusive transportrelaterade myndigheter, ska följa diskrimineringslagstiftningen varför det inte behöver nämnas särskilt. Därutöver har regeringen i förordningen (1986:856) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförandet av integrationspolitiken pekat ut att myndigheterna har ett ansvar att beakta samhällets etniska och kulturella mångfald både när de utformar sin verksamhet och när de bedriver den, verka för lika rättigheter och möjligheter för alla oavsett etnisk eller kulturell bakgrund och i sin verksamhet särskilt motverka alla former av etnisk diskriminering. Transportpolitiken kan och bör, enligt detta redan givna myndighetsuppdrag, bidra till integrationspolitiken och därmed till att allas möjligheter att bidra till landets välbefinnande ökar.

5.2 Preciseringsåtgärder för funktionsmål – Tillgänglighet

Regeringens bedömning: För att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet bör följande preciseringsåtgärder gälla:

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.

Förslagen i SIKAs underlag: I underlaget föreslås tre etappmål, som syftar till att förbättra tillgängligheten för medborgare, näringsliv och offentliga organisationer:

- Tillgängligheten ska successivt förbättras på olika geografiska nivåer.
- Tillgänglighetens kvalitet ska successivt förbättras.
- Tillgängligheten ska tillgodoses med minsta möjliga trafikarbete.

Tillgängligheten bör, enligt förslaget, öka på lokal-, regional-, interregional-, och internationell nivå. Det andra etappmålet berör kvalitativa aspekter av tillgängligheten såsom standard och punktlighet. Man menar att olika aspekter på transportkvalitet är tydligt kopplade till tillgänglighet. Det tredje etappmålet syftar till att den förbättrade tillgängligheten i så stor utsträckning som möjligt ska åstadkommas med andra medel än ökad rörlighet.

SIKA förslår fyra etappmål under det av dem föreslagna delmålet Jämställdhet och fördelning:

- Tillgängligheten ska vara utformad så att en ökad jämställdhet i samhället främjas.
- I ledningsgrupper samt i arbetsgrupper för långsiktig planering av transportsystemet i den offentliga verksamheten ska senast 2012 inget kön ha en representation som understiger 40 procent.
- Fördelning av samhällsekonomisk nytta mellan olika socioekonomiska grupper, mellan män och kvinnor, inom regioner samt mellan regioner ska redovisas för åtgärder i transportsystemet.
- Kollektivtrafiken ska vara utformad så att den är tillgänglig och användbar för äldre och personer med funktionsnedsättning senast 2010.

Remissinstanserna: *Banverket* stödjer att etappmålen för tillgänglighet uttrycks på en trafikslagsövergripande nivå, men anser inte att de föreslagna etappmålen är tillräckligt precisa. *Sjöfartsverket* och *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* menar att det bör vara ett större fokus på godstransporter. *Verket för innovationssystem (Vinnova)* är kritiskt till etappmålet om minsta möjliga trafikarbete, eftersom det är transporternas negativa effekter som bör begränsas och inte trafikarbetet. *Vägverket* och *Konsumentverket* föreslår ett kompletterande etappmål om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. *Svenska bussbranschens riksförbund* stödjer inte SIKAs förslag att ta bort etappmålet om ökad andel resande med kollektivtrafik. *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att det föreslagna etappmålet om minsta möjliga trafikarbete måste ges en överordnad roll i målstrukturen. JämO välkomnar SIKAs fördjupade analys och problematiseringar av jämställdhetsbegreppet i transportpolitiken och poängterar att en jämn könsfördelning även fortsatt är viktigt att uppnå.

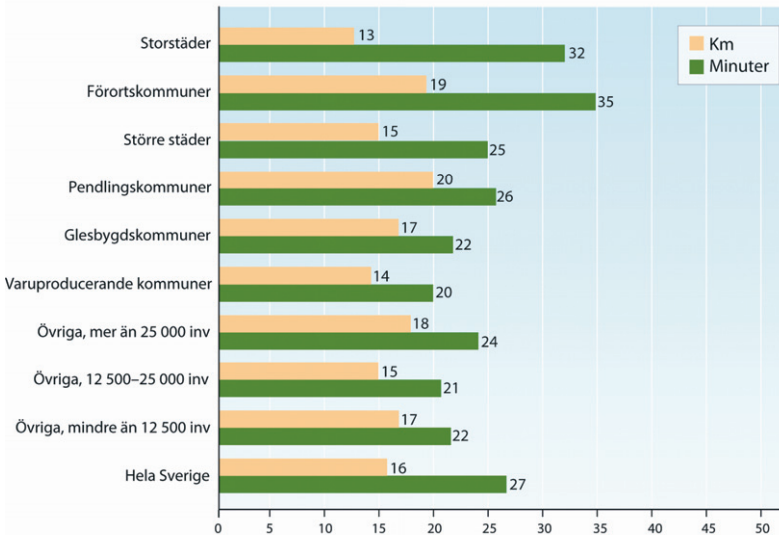
Skälen för regeringens bedömning

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

I genomsnitt reser varje person i Sverige över en timme per dag. Vad som upplevs vara en bra resa varierar från person till person. Bland det som oftast nämns finns faktorer som tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Medborgarnas resor behöver vara tillförlitliga i den meningen att det ska gå att lita på vad de ansvariga för de olika delarna av transportsystemet har utlovat, t.ex. att tåget kommer i rätt tid. En transport bör utföras med den kvalitet och vid den tidpunkt som transportören har utlovat. Trygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk. Det skiljer sig från begreppet säkerhet genom att det är den subjektiva upplevelsen som är central, inte den objektiva risken. Även när den objektiva risken är liten är det väsentligt att reducera upplevelsen för resenären av att befinna sig i en riskfylld situation. Resenären behöver vidare känna att resealternativet är bekvämt för att det ska bli attraktivt och utnyttjas. Det räcker inte att exempelvis resan med buss eller cykel i det enskilda fallet är ett klimatsmart alternativ om den, i jämförelse med andra alternativ, samtidigt innebär en väsentlig uppoffring i form av dålig komfort genom alltför låg standard eller bristfällig synkronisering vid bytesplatser under resans gång.

Resandet har på vardagar två toppar: på morgonen och på eftermiddagen. Vid dessa tidpunkter uppstår i vissa städer ofta trängsel, som är negativ för såväl individerna som samhället. Det är nödvändigt att hantera trängseln och att det görs med samhällsekonomiskt effektiva medel. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot de platser och stödjande system som är till för att göra det möjligt för resenären att byta mellan trafikslag och mellan olika linjer med samma trafikslag.



Figur 2. Arbetsresornas restid och reslängd efter boenderegion (indelning enligt Sveriges kommuner och landsting), exkl. flyg, medelvärden. Källa: Resvaneundersökningen 2005/06.

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Med den nya målstrukturen tydliggörs regeringens ambition att öka fokuseringen på att transportpolitiken ska bidra till att stärka näringslivets internationella konkurrenskraft och underlätta hållbar regionförstoring. I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Detta är en nödvändighet för Sveriges välstånd. Att effektivisera transportsystemet och att resor och transporter som ökar tillgängligheten blir klimatsmartare, har lägre miljöpåverkan och blir säkrare är eftersträvänsvärt. Däremot är det inget mål i sig att minska transportererna.

Ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för näringslivets möjligheter att driva och utveckla sin verksamhet. Näringslivets godstransporter är en länk i en kundfokuserad logistikkedja, där kraven på effektivitet, flexibilitet och tillförlitlighet är höga. Små och medelstora företag har i vissa avseenden särskilda transportbehov som behöver tillgodoses.

Utvecklingen av logistiksystem är företagsrelaterad och främst en uppgift för näringslivet, medan staten kan skapa förutsättningar för,

underlätta och stimulera till att goda logistiklösningar kan väljas. Detta är avgörande för ett exportberoende land som Sverige.

I ett effektivt godstransportsystem utnyttjas infrastrukturen väl. Som exempel på effektiva lösningar kan nämnas hög fyllnadsgrad i lastbärare, effektiv ruttplanering och välutnyttjade terminaler, vilket möjliggörs av bl.a. ITS-lösningar (intelligenta transportsystem). Att företag väljer underleverantörer som ligger geografiskt nära och att centrallager lokaliseras till områden utan framkomlighetsproblem är andra, mer långsiktiga, exempel. Väl fungerande logistiksystem utnyttjar på ett effektivt sätt de olika trafikslagen, både var för sig och i kombination. I vissa fall är en transportkedja som består av flera trafikslag, t.ex. väg-sjöfart-järnväg-väg, det mest effektiva. I andra fall kan en transport med endast ett trafikslag vara mer effektiv.

Staten har en betydelsefull roll att spela när det gäller att skapa bra förutsättningar för utvecklingen av effektiva logistiksystem som stödjer en positiv samhällsutveckling. Investeringar i och drift av infrastruktur ger sådana förutsättningar. Det finns behov av robusta nationella godstransportstråk – transportkedjor utan flaskhalsar – genom hela landet, med effektiva anslutningar till de viktigaste noderna i hamnar och andra terminaler. Genom att skapa förutsättningar för att integrera den strategiska nordeuropeiska närmarknaden, och även andra strategiska marknader, i transportkedjan kan näringslivets internationella konkurrenskraft stärkas.

Det finns flera exempel på att samspel mellan transportköpare och transportsäljare inte endast bidrar till att effektivisera transporter, utan även till att transporter blir mer klimateffektiva, har lägre miljöpåverkan och blir mer trafiksäkra. Bland annat kan nämnas Q III (med en modell för trafiksäkerhets-, och miljö- och arbetsmiljökriterier vid upphandling av godstransporter), för närvarande tolv nätverk för transportköpare inom godsområdet (verkstad, sport och fritid, skog, dagligvaruhandel etc.), initiativet Klimatneutrala godstransporter (KNEG), som är olika samarbeten mellan olika aktörer på marknaden, med stöd av Vägverket. Regeringen är positiv till detta arbetssätt som branschen till stor del själv utvecklat och ser gärna en ytterligare spridning av det. Det finns en stor potential att kombinera effektivare transporter med höjd transportkvalitet och andra nyttor i form av ökad säkerhet och mindre miljöpåverkan.

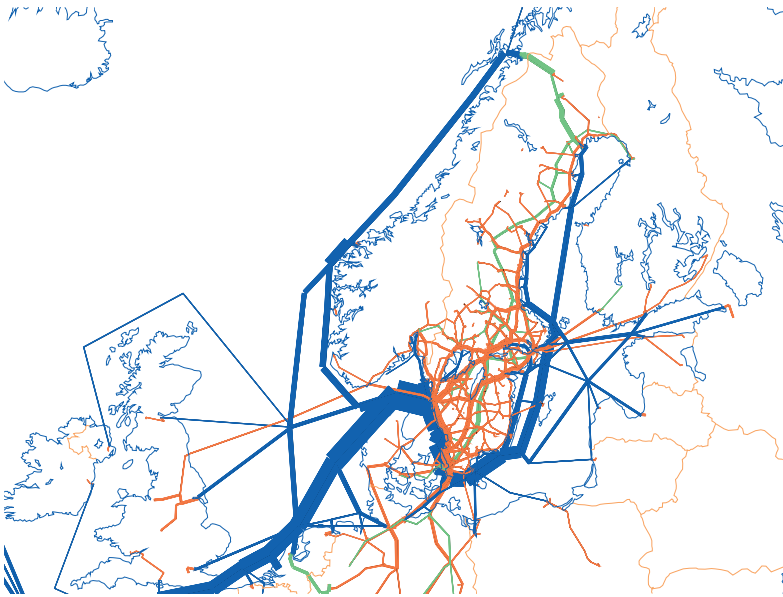
Andra betydelsefulla förutsättningar är nationella och EU-gemensamma regelverk för godstransporter och effektiva system för att minska de administrativa kostnader som är förknippade med transporter, i synnerhet vid tull- och gränskontroll, samt andra administrativa dokument. Regelverket bör utformas så att det ger incitament för effektiviseringar i alla trafikslag och till samordning mellan trafikslag där så är lämpligt. Särskilt angelägen är utvecklingen av gemensamma transportdokument och anmälningsrutiner för att underlätta för näringarna. Staten har därutöver en roll när det gäller att skapa förutsättningar för forskning, utveckling och demonstration (FUD) kring godstransporter och att resultatet från detta sprids och kommer till användning.

Näringslivets behov inskränker sig inte bara till godstransporterna. God tillgänglighet genom väl fungerande tjänsteresor, såväl inom landet som

internationellt, väsentligt för näringslivet. Även om informationsteknologi på ett bra sätt kan ersätta många tjänsteresor, är det i dagens kunskapsintensiva arbetsliv fortfarande lika angeläget att det finns goda möjligheter för att personer ska kunna mötas fysiskt.

Det är betydelsefullt att transportsystemet skapar en god tillgänglighet för arbetstagare och arbetsgivare, genom att stödja en hållbar regionförstoring.

En näringsgren som är starkt beroende av goda persontransporter är turistindustrin. Här liksom i näringslivet i övrigt är den internationella konkurrensen stor och för att vara konkurrenskraftig behöver turistindustrin kunna locka med en god tillgänglighet för besökare till turistmål.



Figur 3. Totala godsflödet (tons > 250kton/år) med samtliga trafikslag.
Källa: Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI)

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Regeringen ser positivt på den långsiktiga trenden att tillgängligheten förbättrats inom och mellan regioner och över tid och strävar efter att ytterligare främja den i alla delar av landet och mellan Sverige och andra länder. Transporter är viktiga för Sverige.

För att ta till vara utvecklingskraften i alla delar av landet behövs en god tillgänglighet och res- och transportmöjligheter som är anpassade efter lokala och regionala förutsättningar. Möjligheter för resor och transporter av gods varierar kraftigt i landets olika delar beroende på geografiska förutsättningar, t.ex. avstånd och bosättningsmönster och skillnader mellan tätortens och landsbygdens transportmöjligheter.

Fysisk planering och lokalisering av verksamheter måste ske på ett sådant sätt att det möjliggör utveckling av och ökat utnyttjande av

effektiva och klimatsäkra transportsystem. Samspelet mellan planering av bebyggelse, trafiksystem och infrastruktur behöver förbättras.

Regeringen anser att det är av särskild betydelse att förbättra tillgängligheten i större städer och längs strategiska stråk, bl.a. för att ta till vara de goda förutsättningarna för klimatsmarta lösningar. Utvecklingen av de större städernas transportinfrastruktur har stor betydelse även långt utanför dessa städer.

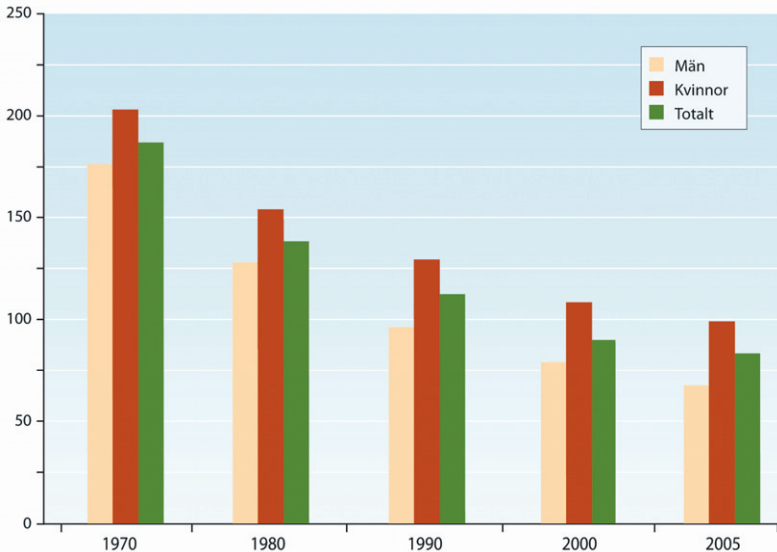
Landsbygden, med dess många resurser, har stor betydelse för svensk ekonomi och nyttan av ett väl fungerande transportsystem är såväl lokal, regional som nationell. Förbättringar i transportsystemet som ger olika landsbygder möjlighet till goda kommunikationer är en väsentlig del i regeringens arbete med att stärka landsbygdens utvecklingskraft.

Tillgängligheten inom och mellan regioner måste förbättras och förutsättningarna för hållbar regionförstoring och/eller regionintegrering stärkas. Att underlätta pendling och ge människor ökad tillgång till jobb och arbetsgivarna bättre möjligheter att rekrytera kompetenta medarbetare är en framgångsfaktor på en alltmer internationell marknad. Regionförstoring uppnås då en lokal arbetsmarknadsregion knyter till sig en eller flera regioner till en vidgad arbetsmarknad genom ökad arbetspendling över kommungräns. Regionintegrering avser en ökad rörlighet inom en arbetsmarknadsregion. Regionförstoring och regionintegrering behöver ske så effektivt som möjligt och med minsta möjliga miljöbelastning och på jämställda villkor för kvinnor och män.



Figur 4. Karta med landets arbetsmarknadsregioner. Källa Nutek.

Under de senaste 30 åren har antalet arbetsmarknadsregioner minskat för både kvinnor och män men vi ser fortfarande en tydlig skillnad mellan könen. Ju färre arbetsmarknadsregioner desto större är varje region med fler jobb och arbetsgivare att välja mellan. Transportsystemets utformning torde ha en avgörande betydelse för storleken på arbetsmarknadsregionerna.



Figur 5. Utvecklingen av antalet arbetsmarknadsregioner, fördelat på kvinnor, män och totalt, 1970-2005. Källa: SCB.

Resor och transporter inom och mellan regioner nationellt och globalt ökar stadigt på grund av bl.a. den ökande världshandeln. Såväl privatpersoners resande som näringslivets varutransporter ökar. Eftersom den ökande handeln och resandet medför ökat välstånd är det centralt att hinder och flaskhalsar som försvårar transporter i hela transportkedjor mellan Sverige och andra länder minimeras.

Det internationella arbetet inom transportområdet blir allt viktigare i en alltmer globaliserad värld, både för Sverige som nation, för medborgarna och för näringslivet – för att bryta utanförskapet och skapa fler jobb och växande företag och ta till vara utvecklingskraften i hela Sverige. För att skapa fungerande hela res- och transportkedjor är det avgörande med ett perspektiv som går utanför Sveriges gränser. Det gäller framför allt vårt samarbete i Norden, Östersjöregionen och inom Europeiska unionen, men även i relation till tredjeländ (länder som inte ingår i EU). Regeringens intention är att Sverige ska vara drivande i EU-arbetet och annat internationellt arbete. De transportpolitiska målen och målpreciseringarna blir även i detta arbete en viktig utgångspunkt.

Regeringen kommer under det svenska ordförandeskapet, under andra halvåret 2009, att vara drivande i arbetet med utformningen av EU:s transportpolitik för tiden efter 2010, vilken är under utformning. Den nuvarande vitboken Den gemensamma transportpolitiken antogs 2001 och gäller fram till 2010. Målsättningen för transportfrågorna bör vara att förena miljö och företagsamhet såväl på EU-nivå som på svensk nivå.

Utgångspunkten är att skapa ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem, där klimatutmaningen möts, samtidigt som EU stärks och näringslivet får ökad konkurrenskraft. I ett effektivare transportsystem utnyttjas resurserna rationellt och kostnadseffektivt. Genom att exempelvis prioritera väl fungerande logistik och ökad konkurrens kan näringslivets kostnader minska och konkurrenskraft öka, samtidigt som det bidrar till att lösa klimatutmaningen. Att utveckla forskningen och påskynda införandet och kommersialiseringen av ny teknik inklusive ITS är en nödvändig och väsentlig del av lösningen för att skapa säkrare och mer miljöanpassade transporter. Det är åtgärder som också kan stimulera såväl svensk som europeisk industri och ge den konkurrensfördelar. Att stärka transportsystemet är även en central del av Östersjöstrategin, ett annat prioriterat område inom EU-politiken.

Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Regeringen anser att transportsystemet behöver vara användbart för alla. Det är en grundläggande demokratisk fråga att även personer med funktionsnedsättning ska kunna använda transportsystemet. Det är en del av regeringens politik för att ta till vara människornas resurser och för att öka livskvaliteten för individerna. Att göra transportsystemet användbart för personer med funktionsnedsättning gör också ofta att standarden blir bättre för resenärer utan funktionsnedsättning. Frågan om att anpassa kollektivtrafiken för ökad tillgänglighet blir troligen ännu mer aktuell med en åldrande befolkning. Den transportpolitiska målstrukturen har hittills begränsats till att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig till 2010 för personer med funktionsnedsättning. Genom att bredda målformuleringen till att gälla hela transportsystemet blir det tydligt att det inte räcker med att endast kollektivtrafiken är tillgänglig för ge alla personer en tillfredställande tillgänglighet. Det är t.ex. även betydelsefullt att tillgängligheten i gatumiljön förbättras. Vid planering av transportsystemets utveckling bör berörda parter integrera arbetet med att göra hela transportsystemet tillgängligt.

Sedan 1979 har det förts en politik för att göra kollektivtrafiken tillgänglig. År 2000 sattes ett mål att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning till 2010. Regeringen beslutade 2008 att en kraftsamling skulle genomföras för att uppnå målet till och med 2010 i väsentliga delar. I propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) konstaterar regeringen emellertid att de åtgärder som satts in inte är tillräckliga för att nå målet 2010 och att arbetet med att göra kollektivtrafiken användbar för alla måste fortsätta även efter 2010.

Regeringen har gett berörda myndigheter i uppdrag att planera för hur transportsystemet ska göras tillgängligt för alla efter 2010. Metoden med att etappvis utvidga det prioriterade nätverket av användbar kollektivtrafik bör behållas och systematiseras ytterligare. Det innebär att anpassningar ska göras där de får störst nytta och att anpassningar i olika delar, som infrastruktur, fordon och resecentra, koordineras. Berörda myndigheter ska i den kommande åtgärdsplaneringen beskriva det

prioriterade nätverket och hur det ska indelas i etapper under planperioden.

I ett resenärsperspektiv är transportsystemet användbart först när alla berörda parter har anpassat sin del. Myndigheterna bör samråda med berörda kommersiella aktörer och kommunala organisationer för att främja koordinering av åtgärder på respektive plats. Det är enligt regeringens mening nödvändigt att det lokala och regionala engagemanget tas till vara.

För att underlätta för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet att resa har ett antal initiativ tagits inom den Europeiska gemenskapen. På luftfartsområdet finns bestämmelser om information och assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Motsvarande bestämmelser rörande järnvägstransporter finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Den sistnämnda förordningen träder i kraft den 3 december 2009. Beträffande sjö- och busstransporter har förslag till förordningar nyligen lagts fram av kommissionen. De EG-rättsliga bestämmelserna omfattar primärt långväga transporter. Regeringen har därför för avsikt att även föreslå kompletterande svensk lagstiftning om bland annat information och assistans till funktionshindrade resenärer på de områden som inte kommer att omfattas av de EG-rättsliga bestämmelserna, närmast transporter inom den lokala kollektivtrafiken. Dessa frågor övervägs för närvarande av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag (N 2008:03). Utredningens förslag ska redovisas senast den 30 september 2009.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Forskning avseende medborgarnas transportbehov och resmönster lyfter återkommande fram skillnader mellan kvinnor och män avseende när, hur, varför och hur långt de reser. Användningen av transportsystemet avspeglar de skillnader mellan könen som i dag finns i samhället i stort. Exempelvis gör kvinnor fler inköpsresor och fritidsresor medan männen gör fler arbetsresor och tjänsteresor. Kvinnors resor är oftare förknippade med flera ärenden än mäns resor och männens resor är ofta längre än kvinnornas. I den lokala och regionala kollektivtrafiken är en majoritet av resenärerna kvinnor. Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna utvecklas kontinuerligt, men är fortfarande bristfällig. Det är därför svårt att bedöma i vilken utsträckning som mäns respektive kvinnors behov tillgodoses i transportsystemet. Det är ett område där kunskapsunderlaget behöver utvecklas.

Kvinnors villkor och intressen är också många gånger otillräckligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. Skillnaderna i resmönster förstärker skälen för att detta måste förändras. Dessutom kan det med tanke på att det under lång tid funnits få kvinnor yrkesverksamma inom transportsektorn antas att

strukturerna i sektorn har byggts upp främst utifrån behov och intressen hos män.

Rådande könsmonster innebär att kvinnor och män i samma livsfas och liknande social situation ofta har olika villkor. Målet om ett jämställt transportsystem aktualiserar olika slags åtgärder, som i praktiken kan riskera att motverka varandra. Å ena sidan handlar det om mer kortsiktiga åtgärder som i första hand gör dagens transportsituation jämställd, å andra sidan om mer långsiktiga åtgärder som bidrar till en förändring av könsmonstren. Det krävs en medveten och tydlig balans mellan dessa typer av åtgärder.

De befintliga förhållandena motiverar ett fortsatt och vidareutvecklat arbete med jämställdhet inom transportpolitiken. Som stöd för arbetet har det sedan 2001 funnits ett delmål inom transportpolitiken om ett jämställt transportsystem. Målet är ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Att arbeta för att åstadkomma detta är fortfarande i högsta grad relevant och arbetet behöver föras vidare brett och långsiktigt.

Regeringen anser att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Det krävs en systematisk genomgång av arbetet inom transportområdet för att säkerställa att värderingar och behov hos olika grupper av kvinnor och män får samma vikt. Överhuvudtaget bör befolkningens värderingar kring trafik och infrastruktur hämtas in, redovisas och behandlas på ett sådant sätt att kvinnors och mäns värderingar tillmätas samma vikt.

Jämställdhetsarbetet har i praktiken hittills ofta fokuserat på representationen, dvs. att tillförsäkra en minsta andel kvinnor och män i ledningsgrupper. Att såväl kvinnor som män ges möjlighet att medverka i planeringen är fortsatt lika angeläget, men inte tillräckligt. Enligt regeringens mening är det dags att ta ytterligare steg och utveckla jämställdhetsarbetet, genom att även fokusera på transportpolitikens genomförande och resultat inom olika verksamheter. Den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, en förändringsstrategi som innebär att beslut inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar

Olika förutsättningar och behov hos olika resenärer måste genomgående beaktas vid utformningen av transportsystemet. I detta sammanhang bör barn och ungdomar ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i större utsträckning kunna förflytta sig på egen hand, utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem.

Antalet dödade barn som oskyddade trafikanter har minskat kraftigt under de senaste årtiondena. Forskning anger den minskade rörelsefriheten för barn som en betydelsefull förklaring till denna minskning. Det är angeläget att en fortsatt minskning av olyckor kan

förenas med en ökad rörelsefrihet. Barns fria rörlighet, dvs. flickors och pojkars möjlighet att på egen hand ta sig till olika målpunkter är beroende av flera faktorer. Det kan vara föräldrars bedömning av trafiksäkerhet och miljöfaktorer, avstånd, trygghet samt föräldrars uppfattning om barnets förmåga att hantera olika trafiksituationer.

Med denna utgångspunkt har trafiksäkerhet och rörelsefrihet stark koppling till varandra. Barns rörelsefrihet är essentiell. Det finns rapporter om att en del barn för ett mer stillasittande liv än tidigare generationer, vilket kan medföra risk för försämrad folkhälsa på lång sikt. För att öka flickors och pojkars säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken och trafikmiljöerna även för barn som oskyddade trafikanter, så att transportpolitiken, tillsammans med den fysiska planeringen, främjar såväl tillgänglighet som ökad säkerhet och hälsa.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

För personresor finns det särskilda skäl att genom transportpolitiska åtgärder skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa färdmedel ger många positiva effekter för samhället och för individen som mindre miljöpåverkan och ökad hälsa. Mer än tre fjärdedelar av persontransportarbetet sker med personbil och dess roll för att skapa tillgänglighet är därför viktig. Det är dock samtidigt betydelsefullt att det finns flera färdmedel av god kvalitet för att medborgare och näringsliv ska ha en god tillgänglighet och möjlighet att välja. Regeringen anser att politiken bör inriktas på att förbättra förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik, gång och cykel, genom att de utgör de mest attraktiva färdmedlen i allt fler situationer. Inte minst när det gäller korta resor utgör gång och cykel goda alternativ. För detta talar inte bara tillgänglighets- och valfrihetsskäl utan även klimat- och hälsoskäl (se avsnittet om miljö och hälsa). Transportpolitiken ska uppmuntra till att göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

I stora städer är kollektivtrafik, gång och cykel en förutsättning för att människor ska kunna transportera sig och genom sina goda effekter bidrar dessa färdmedel till att skapa den goda staden. De tre färdmedlen är yteffektiva och om en större andel av resorna görs med dessa kan trängseln i städer minska.

På landsbygden är förutsättningarna, speciellt för kollektivtrafik, annorlunda. Här handlar det ofta om att ge invånarna ett alternativ till personbil. Detta gäller särskilt för ungdomar och äldre. I utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Målstyrning och uppföljning

Under många år har statliga myndigheter på transportområdet bedrivit ett arbete med att ta fram förslag på etappmål och indikatorer för de

delområden som omfattas av det föreslagna funktionsmålet om tillgänglighet. SIKÄ menar att det fortfarande är svårt att bedöma graden av måluppfyllelse inom transportområdet p.g.a. av bristen på utvecklade allmänt använda och accepterade indikatorer. Prop. 2008/09:93

Det är angeläget att arbetet med att konkretisera och kvantifiera de transportpolitiska målen och deras preciseringar fortsätter. Detta gäller särskilt funktionsmålet för tillgänglighet, där en utveckling är nödvändig. I denna fråga går det sannolikt att lära från arbetet med att ta fram indikatorer och återslag om trafiksäkerhet på väg (Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020, VV 2008:31). En framgångsfaktor har där varit att förslag till indikatorer har tagits fram i nära samverkan med relevanta aktörer. Regeringen har för avsikt att vidta nödvändiga åtgärder för att skapa tillfredställande metoder för att följa upp måluppfyllelsen för funktionsmålet för tillgänglighet (se avsnittet om tillämpning).

6 Hänsynsmål

6.1 Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa

Regeringens förslag: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Förslagen i SIKA:s underlag: Förslagen överensstämmer i huvudsak med regeringens. SIKA:s förslag är dock uppdelade efter strukturen Säkerhet och trygghet respektive Miljö.

Remissinstanserna: Flertalet instanser, exempelvis *Banverket*, *Vägförmyndigheten*, *Energimyndigheten*, *Verket för innovationssystem (Vinnova)*, *Verket för näringslivsutveckling (Nutek)*, *Glesbygdverket*, *Jämställdhetsombudsmannen (JämO)*, *Folkhälsoinstitutet*, *Länsstyrelsen i Gotlands län* stöder i huvudsak SIKA:s förslag för Säkerhet respektive Miljö. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* och *Resenärsforum* ställer sig tveksamma till att sammanföra säkerhet och trygghet under samma delmål. *Naturvårdsverket* förordar att målen och arbetet med trafiksäkerhet integreras med miljö- och klimatarbetet, eftersom samordningsvinster kan göras, t.ex. avseende hastighet och fordonsflottans karaktäristik.

Skälen för regeringens förslag: 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 miljökvalitetsmålen nås och till ökad hälsa. Detta finns närmare beskrivet i avsnitten om säkerhet för de olika trafikslagen respektive miljö och hälsa. Preciseringar nedan anger hänsynsmålets målsättningar i ett kortare perspektiv för de olika trafikslagen.

Traditionellt har det funnits ett delmål om säkerhet och ett om miljö. I denna proposition inordnas de båda under ett och samma hänsynsmål, ett mål jämbördigt med funktionsmålet om tillgänglighet. Både säkerhet och miljö är fortsatt centrala och regeringens intention är att det fortsatta arbetet med att förverkliga målen ska ta ytterligare steg framåt, mot ett allt mer hållbart samhälle. Visserligen kommer arbetet inom dessa två områden även fortsättningsvis att ha olika betoningar och olika arbetssätt. Det finns samtidigt en stor potential för framgång i arbetet genom en ökad samverkan och genom fortsatt erfarenhetsutbyte.

I det föreslagna hänsynsmålet har termen ”hälsa” infogats. Det finns inte uttryckt genom en direkt skrivning i det nuvarande delmålet om miljö eller i SIKA:s förslag till nya mål. Däremot finns en indirekt hänvisning till hälsa genom att det transportpolitiska delmålet för miljö kopplar till miljökvalitetsmålen, där hälsoaspekter ingår i vissa av dessa mål. Det gäller främst påverkan från luftföroreningar och buller. Ohälsan i samhället kostar oerhörda summor för individer och samhälle och

betyder också lidande och förlorad livskvalitet för medborgarna. Enligt regeringens mening är det angeläget att varje verksamhet ger sitt bidrag för att minska ohälsan. Transportpolitiken kan bidra till minskad ohälsa – minskat antal döda, allvarligt skadade eller sjuka – t.ex. genom att skador i trafiken minskar, genom minskade trafikinducerade luftföroreningar, bulleremissioner. Genom att hänsynsmålet föreslås innefatta inte bara säkerhet och miljö utan även hälsa betonas tydligare att insatser som verkningsfullt ökar hälsan eller minskar ohälsan är betydelsefulla. Då inkluderas även exempelvis insatser som bidrar till förbättrad folkhälsa genom ökad fysisk aktivitet, t.ex. genom att förbättra förutsättningarna för att gå eller cykla.

Aspekten trygghet i SIKA:s förslag till målstruktur återfinns i regeringens förslag under en av preciseringarna för funktionsmålet. Motivet är bl.a. att upplevd trygghet i transportsystemet är centralt för att medborgarna ska se systemet som öppet (inte utestängande), vilket är en central del av funktionen.

Den nya myndigheten Transportstyrelsen, som inrättades den 1 januari 2009 dit verksamheter från Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen och delar av Vägverket flyttades och samlades, förväntas ge ännu bättre förutsättningar att utveckla ett trafikslagsövergripande arbete med hänsynsmålen. Detta kan ske t. ex. genom smidigare tillvaratagande och överföring av goda erfarenheter inom ett trafikslag till andra trafikslag.

6.2 Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom vägtransportområdet

Regeringens bedömning: Målet för säkerhet inom vägtransportområdet bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.

Etappmålet uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det är avgörande att de viktiga aktörerna engageras och samverkar i arbetet.

Förslagen i SIKA:s och Vägverkets underlag: Förslagen till nya etappmål för säkerhet inom vägtransportområdet i SIKA:s underlag stämmer i huvudsak med regeringens förslag till målprecisering.

Vägverket fick i juni 2006 av regeringen i uppdrag att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen efter 2007 samt ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen. I uppdraget ingick även att låta en oberoende instans utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål har utvecklats och genomförts. Vägverkets förslag (Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020, VV 2008:31), överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Det stora flertalet instanser säger sig uttryckligen stödja SIKA:s respektive Vägverkets förslag. Många nämner vikten av

att systematiskt kunna involvera de viktiga aktörerna genom förslagen till åtgärdsnära mål och kontinuerlig uppföljning. *Vägtrafikinspektionen* och *Verket för innovationssystem (Vinnova)* ser dock ingen realism i möjligheterna att nå föreslagna mål, om inte åtgärdsplaner tas fram. *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* vill inte uttala sig om möjligheterna att nå målen, men anser det vara bättre att ha ett realistiskt etappmål som eventuellt får skärpas än att en gång hamna i svekdebatt om ej uppfyllt mål. *Banverket* och *SIKA* pekar på att definitionen av allvarlig skada bör harmoniseras såväl mellan trafikslag som internationellt. *Arbetsmiljöverket*, *SIKA* och *Däckspecialisternas Riksförbund* pekar på risken att utesluta små aktörer då allas engagemang bör tas till vara. *SKL* ser uppföljningen som den viktigaste förändringskraften och att dessa bör göras både på nationell och regional nivå.

Skälen för regeringens bedömning

Tidigare trafiksäkerhetsbeslut

I propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137) och i trafikutskottets betänkande med samma namn (bet. 1997/98:TU4) behandlades en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, nollvisionen. I propositionen konstateras att såväl risken att omkomma som antalet omkomna till följd av olyckor generellt är väsentligt högre inom vägtransportsystemet än inom andra trafikslag. En betydande del av förklaringen till detta är den stora skillnaden i säkerhetsfilosofi som finns mellan de olika trafikslagen. Inom flygtrafiken och järnvägstrafiken har utgångspunkten sedan länge varit att olyckor som medför dödsfall och allvarliga skador inte kan accepteras. Nollvisionen styrs av en tydlig ambition att närma synsättet på trafiksäkerhet inom vägtrafiken till det synsätt som redan finns inom de andra trafikslagen.

Nollvisionen är en beskrivning av ett önskvärt framtida tillstånd, men innefattar också övergripande strategier och inriktningar för att nå det säkra vägtransportsystemet. Ett av de centrala kraven är då att mänskliga misstag inte får leda till dödsfall eller allvarliga skador. Nollvisionen är i grunden ett etiskt förhållningssätt där omsorgen om människors liv och hälsa är ett fundamentalt krav vid transportsystemets utformning och funktion. Människans förmåga att tåla fysiskt våld ska därför vara normgivande vid utformningen av transportsystemets olika delar. Storleken på det möjliga fysiska våldet är direkt kopplat till fordonens hastighet, enligt de fysiska lagarna. Vägens och fordonens säkerhetsstandard avgör hastighetsnivån.

I samband med nollvisionen började begreppet systemutformare användas. Med detta avses offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av vägtransportsystemet såsom exempelvis vägar, fordon och transporttjänster. Även de som ansvarar för olika stödsystem för en säker trafik som utbildning, övervakning etc. är systemutformare.

Nollvisionen utgår från vissa principer för ansvarsfördelning, där systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets

utformning, skötsel och användning. De har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.

Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för användningen av vägtransportssystemet, t.ex. avseende nykterhet, bältesanvändning och hastighet. Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av t.ex. bristande respekt, kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt. Infrastrukturen, fordon och transporttjänsterna bör utformas så att de stödjer en trafiksäker användning och att människans tolerans mot yttre våld vid trafikolyckor inte överskrids. Andra delar i säkerhetsarbetet har till syfte att förmå trafikanten att ta sitt ansvar, till exempel med stöd av regelverk, med krav på teknisk utrustning, eller med utbildning, information och övervakning.

Nollvisionen är ett långsiktigt mål och till skillnad från de andra trafikslagen, som till stora delar har nått nollvisionen, innebär säkerhetsarbetet inom vägtransportsektorn lika mycket att skapa säkerhet som att behålla den säkerhet som uppnåtts. Därför finns det också anledning att diskutera takten i det framtida säkerhetsarbetet på vägtrafikområdet. I propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56) bedömde regeringen, utifrån remissversionen av den nationella planen för vägtransportssystemet 1998–2007, att det borde vara möjligt att fortlöpande minska antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor på vägtrafikområdet för alla trafikantkategorier.

Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor borde enligt regeringen ha minskat med minst 50 procent till 2007 räknat från 1996 års nivå. Riksdagen anslöt sig till den bedömningen (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Detta etappmål, om maximalt 270 döda, bekräftades i propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160) och i trafikutskottets betänkande med anledning av propositionen (bet. 2004/05:TU2).

Inom EU har trafiksäkerhet kommit att bli en alltmer central fråga. Enligt trafiksäkerhetsmålet för unionen ska dödsfallen och de svåra personskadorna reduceras med 50 procent till 2010 jämfört med 2002 års nivå.

Utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet sedan beslutet om nollvisionen 1997 till i dag

Det trafiksäkerhetsarbete som har bedrivits sedan beslutet om nollvisionen och etappmålet har utvärderats av Statens Väg- och transportinstitut (VTI) och konsultbolaget Trivector (VTI rapport 577 respektive Trivector rapport 2007:20). På en övergripande nivå visar utvärderingarna att nollvisionen på många sätt varit en framgångsrik strategi. Omställningen av trafiksäkerhetsarbetet har präglats av kreativitet och nytänkande. Utvärderingarna pekar dock på brister i systematik, kontinuitet och uthållighet.

Enligt utvärderingarna har arbetssättet för att styra mot etappmålet inte förankrats tillräckligt. Målet beslutades utan samråd med eller krav på åtaganden från de aktörer som är viktiga för att påverka utfallet av

trafiksäkerhetsarbetet. Målet om maximalt antal dödade gav inte heller tillräcklig ledning i aktörernas verksamhetsplanering. Många aktörer efterfrågar mer åtgärdsnära mål som är kopplade till hur vägarna används, t.ex. hastighetsefterlevnad och säkra fordon. En betydelsefull slutsats är att resultaten från de årliga analyserna av trafiksäkerhetsläget inte uppmärksammades i tillräcklig grad. Det ledde bl.a. till att arbetet med att nå etappmålet var svagt i början och att kraftsamlingen kom för sent, när den väl kom igång.

Under 2007 omkom 471 personer, vilket därmed är långt fler än det etappmål om en halvering av trafikdödade från 1996 till 2007 som sattes för trafiksäkerhetsutvecklingen på kort sikt. Även om verkliga framgångar kan konstateras för utbyggnaden av mötesfria vägar, trafiksäkerhetskameror och säkrare tätortsmiljöer pekar utvärderingarna på att de sammantagna åtgärderna inte varit tillräckligt effektiva för att motarbeta effekterna av den kraftiga ekonomiska utvecklingen under perioden, som påverkade trafikens omfattning och sammansättning negativt från trafiksäkerhetssynpunkt. Mellan 1996 och 2007 ökade trafikarbetet med personbil med drygt 15 procent och den tunga lastbilstrafiken med 23 procent.

På tre områden hade det till och med 2007 varit en försämring eller ingen förbättring alls av trafiksäkerhetssituationen – tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet. Antalet motorcyklar och mopeder har ökat kraftigt under de senaste åren, vilket är en förklaring till att antalet dödsolyckor och olyckor med svårt skadade har ökat. På andra områden har påtagliga förbättringar uppnåtts. Antalet dödade fotgängare och cyklister har minskat kraftigt, framförallt i tätorterna. Dödsfall bland barn och äldre har minskat kraftigt. Utvecklingen av säkrare fordon bedöms innebära ca 50 färre trafikdödade 2007 jämfört med 1996. Till de verkligt effektiva åtgärderna hör utbyggnaden av mötesfria vägar som påbörjades i slutet av 90-talet. Dessa vägar beräknas rädda ca 45 liv per år.

De preliminära siffrorna för 2008 visar dock en tydlig förbättring av trafiksäkerheten. Antalet omkomna har minskat till 420 under året totalt och minskningen av dödstaten har skett för alla trafikantgrupper. Andelen rattfyllerister är dock konstant. Det bör noteras att även antal dödsolyckor med motorcyklar har minskat från 60 döda 2007 till 51 omkomna 2008. Till viss del kan förbättringen bero på lågkonjunkturen som har lett till en något minskad vägtrafik. Förbättringen torde också bero på de åtgärder som genomförts.

Trafiksäkerhetsarbetets framtida inriktning

Regeringen bedömer att beslutet om nollvisionen har påverkat arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på ett positivt sätt. Det är dock uppenbart att framgången varit begränsad när man ser till utfallet för etappmålet 2007 och även med beaktande av de preliminära siffrorna för 2008. Uttryckt i antal dödade har positionen mycket litet förflyttat sig närmare nollvisionens långsiktiga mål.

Regeringen drar slutsatsen att utvecklingen hittills visar på behov av en betydligt större beslutsamhet och systematik inom trafiksäkerhetsarbetet för att den nuvarande utvecklingen ska kunna vändas så radikalt som

nollvisionen syftar till. Det krävs därför insatser på bred front för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. Det behövs såväl investeringar i nya trafiksäkra vägutformningar och fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar som bättre och effektivare regler och tillsyn samt utökad samarbete med olika berörda aktörer inom transportområdet. Trafiksäkerhetsarbetet måste drivas effektivt och målinriktat. Trafiksäkerhetsarbetet bör särskilt beakta behoven bland grupper som är särskilt utsatta i trafiken – barn (se avsnitt om barns tillgänglighet), äldre personer samt personer med funktionsnedsättning.

Den nya ansvarsfördelning som lanserades i samband med nollvisionsbeslutet har lett till ett ökat ansvarstagande av systemutformarna, t.ex. i form av kvalitetssäkring av egna transporter med avseende på trafiksäkerhet. Det är dock väsentligt att betona att varje trafikant själv måste ge sitt bidrag till egen och andras trafiksäkerhet. En självklarhet är att trafikanten följer trafikreglerna, men trafikanten måste också i övrigt bidra till att samspelet i trafiken fungerar. Annars kan arbetet i enlighet med nollvisionen aldrig lyckas. Det delade ansvaret innebär inte att trafikantens eget ansvar minskat, men att systemutformarnas ansvar har förtydligats jämfört med tiden före nollvisionsbeslutet.

Skulle samtliga trafikanter följa trafikreglerna skulle antalet omkomna i vägtrafiken halveras. Därför är det avgörande att på olika sätt förmå trafikanterna att ta sitt ansvar och följa de regler som gäller. Den enskilt viktigaste åtgärden för att snabbt förbättra trafiksäkerheten är att minska hastighetsöverträdelserna. Detta är betydelsefullt också i ett miljöperspektiv. Regeringen anser att det här krävs en mobilisering av inblandade aktörer för att nå den situationen där hastighetsbegränsningarna verkligen accepteras och följs. Tyvärr återstår mycket arbete. Exempelvis sker i dag över 50 procent av trafikarbetet på statliga vägar över hastighetsgräns. Vägar och gator liksom regelsystem måste därför bättre utformas så att de naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningarna och i övrigt att köra säkert. Samtidigt måste fordonen vara utformade på ett sätt som stödjer ett säkert användande.

Vid cirka 15 procent av dödsolyckorna är alkoholpåverkade motorfordonsförare involverade. Det krävs en bred uppsättning åtgärder för att motverka rattfylleri. Ett ökat antal alkohol- och drogkontroller tillsammans med informationsinsatser bedöms ha haft en viss positiv effekt under de senaste åren. Regeringen har också i propositionen Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulringar (prop. 2008/09:60), redovisat en plan i sju punkter för fortsatt stegvis införande av krav på alkoholås.

Ökad användning av ny teknik, inte minst olika IT-baserade system, kommer vara nödvändig för att nå trafiksäkerhetsmålen. Hjälpmedel och stödsystem i fordonen som upptäcker och varnar när föraren är påverkad av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom samt ger stöd att hålla rätt hastighet bör vara en självklarhet i framtiden. En växande marknad för system och tjänster som stödjer rätt användning bör stimuleras.

Andra angelägna åtgärder är att ge trafikanten relevant kunskap genom att förbättra förarutbildning och körkortssystem samt verka för en effektiv övervakning liksom ett väl avvägt sanktionssystem. I detta

sammanhang är kommunikation med trafikanterna avgörande för att åstadkomma ett trafiksäkrare beteende. Erfarenheter visar också att åtgärder som införande av nya eller förändrade regler bör kombineras med kommunikationsinsatser för att nå önskad effekt.

Den nya myndigheten Transportstyrelsen, som inrättades den 1 januari 2009, förväntas ge ännu bättre förutsättningar att intensifiera trafiksäkerhetsarbetet, genom att normgivning och tillsyn kommer att bedrivas självständigt från infrastrukturförvaltaren och transportansvariga även inom vägtransportsektorn. Dessutom ökar förutsättningarna för att överföra framgångsrika arbetsätt och goda erfarenheter mellan de olika trafikslagen.

Regeringen önskar särskilt framhålla betydelsen av det lokala trafiksäkerhetsarbetet där kommunernas insatser för en säkrare trafik spänner över flera områden. Av de åtgärder som vidtagits kan nämnas fortsatt utbyggnad av cirkulationsplatser och cykelvägar, åtgärder för säkrare gång- och cykelpassager och skolvägar, införande av 30-områden samt trafiksäkerhetskrav vid upphandling av fordon, resor och transporter. Regeringen ser positivt på det stora engagemang som finns i många kommuner, där man har satsat aktivt och framgångsrikt på ökad trafiksäkerhet – och på att arbete pågår för att utveckla och sprida goda erfarenheter.

Regeringen vill även framhålla betydelsen av att frivilligorganisationer kompletterar det som myndigheterna gör för att öka trafiksäkerheten. NTF och andra har en viktig roll bl.a. i att öka människors medvetenhet om sin egen roll och sitt egna ansvar för att skapa ökad trafiksäkerhet. Ett exempel är det arbete som utförs av Sveriges Motorcyklisters Centralförbund för att komma tillrätta med det ökade antalet döda och svårt skadade motorcykelförare. Vägverket har ansvar för att genom bidrag stödja frivilligarbete för ökad trafiksäkerhet. I arbetet ligger att stimulera till ökat samarbete mellan aktörer och att engagera nya aktörer att delta i trafiksäkerhetsarbetet tillsammans med att stödja befintliga aktörer.

Det finns tydliga köns- och jämställdhetsaspekter i trafiksäkerhetsarbetet som bör beaktas. Män är i allmänhet mer benägna att ta risker än kvinnor. Detta gäller även i vägtrafiken. Män löper dubbelt så stor risk att dödas i trafiken jämfört med kvinnor, med hänsyn till hur mycket man vistas i trafiken. Generellt är män också betydligt sämre på att hålla hastigheten, köra nyktra och använda bilbälte. Enligt polisens uppgifter visar sig männens högre riskbenägenhet i att ca 80 procent av dem som misstänks för hastighetsöverträdelser och bältesbrott är män. Ca 90 procent av rattfylleristerna är män, även om andelen kvinnor sakta ökar. Dessa faktum återspeglas även i inställningen till trafiksäkerhet där kvinnorna t.ex. är mer positiva till att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder. Beträffande skillnader mellan könen i trafikbeteende kan noteras att de yngre kvinnorna verkar ta efter männens uppträdande i trafiken. T.ex. syns under de senare åren en svag, men ändå tämligen klar trend att andelen kvinnor som kör alkoholpåverkade ökar.

I trafiksäkerhetsarbetet bör barns situation ges särskild uppmärksamhet. Regeringen har i propositionen Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar (prop. 2008/09:60) redovisat

utgångspunkter och utvecklingsområden för barns trafiksäkerhet. Man har betonat att åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet ska prioriteras. I sammanhanget kan nämnas att Vägverkets strategiska plan för åren 2008-2017 anger att FN:s barnkonvention ska tillämpas i all verksamhet.

Regeringens ambition är att även ta till vara de möjligheter som den offentliga upphandlingen innebär för att ta ytterligare steg mot en klimateffektiv, miljöanpassad och trafiksäker fordonspark. Staten ska gå före i omställningen. Exempelvis beslutade regeringen, genom förordningen (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor, att från och med den 1 februari 2009 ska bl.a., med vissa undantag, de personbilar som statliga myndigheter köper eller leasingar uppfylla kriterierna för miljöbil samt högt ställda säkerhetskrav i form av krockskydd och antisladdsystem. Myndigheternas hela fordonspark ska också successivt förses med alkolås. De bilar som köps in eller leasas ska i största möjliga utsträckning vara utrustade med alkolås och man ska eftersträva att minst 75 procent av myndigheternas hela fordonsflotta ska ha alkolås 2012. När myndigheterna handlar upp taxiresor eller hyrbilar gäller motsvarande miljö- och säkerhetskrav.

Förslag till etappmål för maximalt antal omkomna i vägtrafiken

Regeringen bedömer att styrning mot ett etappmål för vägtrafiksäkerheten är väsentligt för att engagera och motivera aktörerna att ta betydelsefulla steg för att nå det långsiktiga målet, nollvisionen. Ett etappmål bör visa ambitionsnivån för utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet. Som etappmål för vägtrafiksäkerheten föreslås att antalet trafikdödade bör halveras mellan 2007 och 2020.

För att jämma ut för årliga variationer bör antalet omkomna för basåret beräknas som ett medelvärde för de tre åren 2006–2008. På samma sätt bör vid uppföljning av målet ett medelvärde beräknas. År 2006 omkom 445 personer, 2007 omkom 471 personer och 2008 omkom enligt preliminära siffror 420 personer. Målet skulle i dagsläget motsvara en minskning från cirka 440 omkomna till cirka 220 till 2020. Vägverket och SIKA har föreslagit att etappmålet formuleras ”antalet dödade i trafiken ska uppgå till maximalt 220 stycken år 2020”. Det föreslagna målet överensstämmer således i huvudsak med förslaget från Vägverket, men regeringen väljer att formulera målet mer robust mot omvärldsförändringar. Det finns stora osäkerheter kring de omvärldsfaktorer som påverkar antalet omkomna förutom själva trafiksäkerhetsarbetet. Etappmålen kan därför komma att revideras, där bl.a. graden av måluppfyllelse och förändringar av trafiken och dess sammansättning kan bli avgörande vid övervägandena. Mer genomgripande avstämningar av målstrukturen bör göras 2012 och 2016.

En utgångspunkt för val av målnivåer och målår har varit EU:s trafiksäkerhetsmål om 50 procent reduktion av antalet dödade på tio år fram till 2010. Ambitionen i Sverige bör inte vara lägre än genomsnittet inom EU.

Inför beslutet om etappmålet för 2007 om högst 270 dödade gjordes bedömningen dels att målet var realistiskt utifrån kända åtgärder och

effektsamband, dels att den samhällsekonomiska nyttan av tänkbara åtgärder översteg kostnaderna. Vägverket bedömer nu att det bör vara möjligt att nå det föreslagna etappmålet utifrån kunskap om effekter av förändringar av indikatorer och åtgärder. Målet är framtaget i bred samverkan med de aktörer som bedöms ha störst påverkan på trafiksäkerhetsutvecklingen, vilket bör ge det breda engagemang som krävs för att uppnå målet.

Förslag till etappmål för maximalt antal allvarligt skadade i vägtrafiken

Regeringen föreslår som etappmål för vägtrafiksäkerheten att antalet allvarligt skadade bör minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det motsvarar en minskning från cirka 10 000 till cirka 7 500 allvarligt skadade per år. För att jämna ut för årliga variationer bör antalet allvarligt skadade för basåret beräknas som ett medelvärde för de tre åren 2006–2008. På samma sätt bör vid uppföljning av målet ett medelvärde beräknas.

I den officiella trafikskadestatistiken redovisas uppgifter om antalet svårt skadade. Dessa uppgifter grundas på de bedömningar polisen gör vid rapportering av de trafikolyckor som kommit till polisens kännedom. Antalet svårt skadade enligt polisrapporterna är drygt 4 000 per år, vilket är en underskattning av antalet svåra personskador. Underskattningen beror framför allt på att polisens rapportering endast täcker en del av de svåra skadefall som faktiskt inträffar, men också på fel klassificering av de skador som rapporteras. För trafikantkategorierna cyklist och mopedister är täckningsgraden särskilt låg.

Trafiksäkerhet i enlighet med nollvisionen innebär vägtrafik utan skadehändelser som leder till dödsfall eller allvarliga personskador. I beskrivningen av nollvisionen förklaras allvarlig skada som en personskada som medför bestående hälsoförlust. Det har emellertid saknats en tydlig definition av ”allvarlig personskada” som gör det möjligt att sätta mätbara mål för och följa upp denna essentiella trafiksäkerhetsaspekt. De allvarliga personskadorna utgör en stor del av de hälsoförluster som orsakas av trafikolyckor med betydande samhällsekonomiska konsekvenser. Därför är det angeläget att för det framtida målstyrda trafiksäkerhetsarbetet kunna definiera och mäta dessa hälsoförluster.

Sedan 1999 pågår ett arbete med att samla in uppgifter om sjukvårdsrapporterade trafikskadade (STRADA). Datainsamlingen har successivt byggts ut och i mars 2008 sker registrering vid 67 procent av akutsjukhusen runt om i landet. Från och med 2003 ingår information från såväl polisen som sjukvården i STRADA-systemet.

Vägverket avrapporterade den 1 oktober 2007 ett regeringsuppdrag om beskrivning av vägtrafikolyckornas hälsopåverkan. I redovisningen föreslås att ”allvarligt skada” definieras som en personskada som ger bestående hälsoförlust motsvarande en ”medicinsk invaliditet” av 1 procent eller mer. Antalet allvarligt skadade mäts med hjälp av STRADA, som innehåller uppgifter om skadans art och allvarlighetsgrad. Dessa data översätts för varje skada till graden av medicinsk invaliditet med hjälp av uppgifter från försäkringsbolagen.

Med denna definition uppgår antalet allvarligt skadade i vägtrafikolyckor till cirka 10 000 per år. Prop. 2008/09:93

Medicinsk invaliditet är ett begrepp som används för att värdera olika funktionsnedsättningar oberoende av orsak. Vid gradering av den medicinska invaliditeten är det funktionsnedsättningen i sig som är avgörande, handikappet till följd av funktionsnedsättningen värderas inte. Begreppet medicinsk invaliditet definierar alltså endast vilken funktionsnedsättning en person får till följd av en vägtrafikolycka. Den som inte återfått tidigare hälsa efter en trafikskada inom rimlig tid ska anses som allvarligt skadad. Att ha fått en medicinsk invaliditet till följd av en vägtrafikolycka är därför att vara allvarligt skadad enligt nollvisionens synsätt.

Ett problem med att använda medicinsk invaliditet som mått är dock att det ofta går lång tid mellan skadan och konstaterad invaliditet. Det kan innebära en fördröjning på flera år innan resultatet av en mätning med detta mått kan användas i en uppföljning. Ska måttet kunna användas behövs därför metoder som gör att antalet medicinska invaliditeter kan prognostiseras utifrån sjukhusens rapportering till Socialstyrelsens patientregister (PAR) eller STRADA. Försäkringsbolaget Folksam har under många år studerat hur man utifrån en diagnos kan ställa prognos om konsekvenserna av en skada. Arbetet har inriktats på att definiera sannolikheten för att en viss typ av skada leder till medicinsk invaliditet i olika procentsatser. Metoden bedöms kunna användas på en tillräckligt stor grupp och föreslås ligga till grund för att beräkna det antal som kommer att drabbas av en medicinsk invaliditet till följd av skadade kroppsdelar och tilldelat AIS-värde (AIS beskriver svårighetsgrad på personskada).

Det är centralt att i det målstyrda trafiksäkerhetsarbetet kunna definiera och mäta hälsoförluster till följd av allvarliga skador och regeringen ställer sig bakom Vägverkets definition av begreppet allvarlig skada.

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet

Vägverket föreslår att man inför begreppet ”indikatorer” i syfte att förbättra utvärdering och styrning av trafiksäkerhetsarbetet. Kunskapen om åtgärders effekter på antalet dödade är många gånger ofullständig och mätningar av antalet dödade påverkas starkt av slumpen. Indikatorer som t.ex. hastighetsefterlevnad, nykterhet och bältesanvändning har dock mätts och analyserats och förändringar hos dessa kan kopplas till effekter på antalet omkomna i trafiken.

Grunden för all målstyrning är mätbara mål, mätning och analys av mätresultat. En förutsättning för att få till stånd en styrverkan är att aktörerna får ta del av mät- och analysresultaten. Vägverket föreslår därför att årliga resultatkonferenser genomförs där deltagare bör vara de som kan vidta åtgärder som påverkar trafiksäkerhetssituationen och de som har stor påverkan på trafiken. Man föreslår att såväl myndigheter, privata organisationer som statsmakten i form av t.ex. lagstiftare ska vara delaktiga i dessa resultatkonferenser och att de förväntas bidra med åtgärder inom sitt eget ansvarsområde.

Vägverket föreslår att man vid utvärderingarna redovisar och diskuterar bl.a. måluppfyllelsen, omvärldsfaktorer som har påverkat

utfallet, vilka åtgärder som varit effektiva och om mål behöver revideras. Man föreslår att använda en oberoende expertgrupp för att analysera resultaten och för att föreslå nödvändiga justeringar. Detta systematiska målstyrda arbete kommer successivt att generera erfarenheter och kunskap som gör det möjligt att utveckla ett nationellt trafiksäkerhetsprogram. I ett sådant program kan åtgärder beskrivas liksom förväntade effekter på betydelsefulla indikatorer samt antal omkomna och allvarligt skadade.

Det är viktigt att mål formuleras och följs upp även på lokal och regional nivå. Det är därför angeläget att det operativa arbetet hos berörda aktörer så långt som möjligt anpassas till lokal och regional nivå. Lokala och regionala uppföljningar av de nationella etappmålen kräver att resultat kan redovisas på en nedbruten nivå med lokala/regionala data. Vägverket bedömer i de flesta fall detta vara möjligt.

Sedan hösten 2002 har Vägverket på regeringens initiativ ansvarat för ”Nationell samling för ökad trafiksäkerhet” och till följd av det även regionala samlingar för externa aktörer. Syftet har varit att identifiera betydelsefulla problemområden avseende trafikanternas beteende och åstadkomma en bred överenskommelse med viktiga aktörer i samhället om vilka åtgärder som de själva eller gemensamt med andra aktörer avser vidta för att förbättra situationen. Vägverket föreslår att arbetet med den föreslagna målstyrningen bör ses som ett naturligt steg framåt i processen med nationella och regionala samlingar som från början hade som syfte att väcka engagemang och intresse.

Regeringen delar Vägverkets bedömning att årliga systematiska resultatuppföljningar är ett betydelsefullt redskap för att kontinuerligt följa utvecklingen så att nödvändiga förändringar i trafiksäkerhetsarbetet kan göras i tid. Kraften att styra mot etappmålet bör ökas genom fortsatt samverkan vid framtagande och utveckling av mål och indikatorer samt årliga uppföljningar där trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen utvärderas. Syftet är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet. För att säkerställa att resultatuppföljningar blir det redskap som behövs för styrningen, avser regeringen att se till att de viktiga aktörerna engageras och samverkar bl.a. genom styrningen av myndigheterna.

SIKA föreslår i sin redovisning av nya transportpolitiska mål ett stort antal indikatorer. Regeringen har valt att inte ta ställning eller redovisa dessa. När det gäller indikatorer på trafiksäkerhetsområdet är dessa dock framtagna med bred förankring hos aktörerna i sektorn och det finns därför ett värde i att nämna dessa.

Vägverket har föreslagit indikatorer, mått, målnivåer och trafiksäkerhetspotential i form av minskning av antalet dödade för utpekade indikatorer (Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet, Vägverkets publikation 2008:31). Vägverkets bedömning är att potentialen för samtliga dessa förändringar är drygt 250 färre dödade till 2020. De 12 indikatorer som föreslås är hastighetsefterlevnad på statliga respektive kommunala vägar, nyktra förare, bältesanvändning, cykelhjälm användning, säkra personbilar respektive tunga fordon, säkra statliga respektive kommunala vägar, räddning/vård/rehabilitering, trötta förare samt värdering av trafiksäkerhet.

<p>Regeringens bedömning: Målet för säkerhet inom järnvägstransportområdet bör preciseras med att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.</p>
--

Förslagen i SIKA:s underlag: Förslagen till nya etappmål för säkerhet inom järnvägstransportområdet stämmer i huvudsak med regeringens förslag till målprecisering.

Remissinstanserna: Det stora flertalet instanser säger sig uttryckligen stödja SIKA:s förslag.

Skälen för regeringens bedömning: Inom järnvägssektorn tillämpas i likhet med andra trafikslag nollvisionen inom trafiksäkerhetsarbetet. Under perioden 2003 fram t.o.m. 2007 har totala antalet döda och allvarligt skadade varit relativt konstant. En stor andel av olyckorna i järnvägssystemet är plankorsningsolyckor. Banverket har sedan slutet av 1980-talet ett åtgärdsprogram som syftar till att bygga bort eller höja skyddet vid plankorsningar. Antalet plankorsningsolyckor har sedan dess reducerats med ca två tredjedelar.

En stor andel av dödsfallen inom järnvägssektorn är självmord, uppskattningsvis mellan 50 och 70 dödsfall per år. Detta utgör ett säkerhetsproblem som måste uppmärksammas. Bland annat finansierar Banverket forskning som ska ge underlag för åtgärder i syfte att förhindra självmord på spåret, åtgärder som kommer att planeras för och genomföras inom ramen för åtgärdsplaneringen (ÅP). Det är viktigt att även andra aktörer och myndigheter än de som traditionellt verkar inom transportsektorn bidrar till arbetet med att förebygga självmord inom järnvägssektorn.

Säkerhetsfrågorna inom järnvägen har i ett EU-perspektiv fått ett alltmer ökat fokus. Tre järnvägspaket har under decenniet tagit upp olika åtgärder för att öka järnvägens konkurrenskraft. När nationella monopol med interna regelverk skrotas behöver annan konkurrensneutral lagstiftning och regelverk tillskapas, som tillförsäkrar bibehållen eller höjd säkerhetsnivå.

Den nybildade Transportstyrelsen har till uppgift att bedriva tillsyn, utforma föreskrifter, utfärda tillstånd för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och auktorisation samt att godkänna fordon, materiel och tekniska system som ingår i järnvägssystemet och har säkerhetspåverkan. Myndighetens arbetssätt är baserat på risk, vilket innebär att resurserna och verksamhet koncentreras på områden där riskerna är stora och tillsynen ger störst säkerhetseffekt. Tillsynsarbetet har sin utgångspunkt i att granska system och delsystemens funktionssätt.

Sverige deltar aktivt och driver de svenska ståndpunkterna i Europeiska järnvägsbyråns harmoniseringsarbete. Frågor som har varit prioriterade är tillskapandet och arbetet mot uppfyllande av gemensamma säkerhetsmål, säkerhetsmetoder, säkerhetsindikatorer och tillskapandet av gemensamma bedömningsgrunder av säkerhetsstyrningssystem hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

ERTMS är ett sameuropeiskt projekt som syftar till att införa ett harmoniserat driftövervakningssystem vilket effektiviserar järnvägsgodstrafiken mellan länder och även inom varje land. Med ERTMS fullt utbyggt kan järnvägsnätet utnyttjas effektivare vilket möjliggör för järnvägen att bli mer attraktiv som alternativ till andra trafikslag. Regeringens bedömning är att det är angeläget att ERTMS införs i det svenska järnvägsnätet så att järnvägens potential kan utnyttjas fullt ut.

I och med det andra järnvägspaketet infördes ett tudelat säkerhetsintyg. Del A prövar säkerhetsstyrningssystemets processer och en del B som är bevis på systemets funktionssätt utifrån trafikerad infrastruktur. Del A ska ömsesidigt erkännas av respektive medlemsstat. Det långsiktiga målet är ett säkerhetsintyg som täcker hela spektrumet, men mycket återstår eftersom de tekniska delsystemen i EU ser olika ut och har lång teknisk och ekonomisk livslängd. Varje nyinvestering innebär dock anpassning till den nya EU-standarden genom uppfyllande av s k. TSD (Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet). Gemensamma processer och format införs vid utfärdande av förarbevis och intyg i första skedet för lokförare i internationell trafik och sedermera övriga förare i inrikes trafik.

Ett standardiserat förfarande syftar till att underlätta för järnvägsföretagens rörlighet mellan medlemsstaterna inom EU, sänka kostnader utan att sänka säkerhetskraven. Arbetet har bedömts som framgångsrikt och går vidare.

Uppmärksamhet bör även riktas mot det faktum att det både på EU-nivå och nationell nivå diskuteras hur persontrafiken inom järnvägssektorn kan konkurrensutsättas i högre utsträckning samtidigt som resenärernas önskemål om kvalitet och tillgänglighet tillgodoses. Betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92) tar upp hur persontrafik på järnväg skulle kunna få en omreglering utan att säkerheten äventyras. I det sammanhanget är regeringen tydlig med att nollvisionen är utgångspunkten för en sådan omreglering.

6.4 Preciserings för hänsynsmålet säkerhet inom sjötransportområdet

Regeringens bedömning: Målet för säkerhet inom sjötransportområdet bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken fortlöpande minskar samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020.

För att uppnå målet inom yrkessjöfarten kommer ett intensifierat förebyggande arbete i samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en effektiv tillsyn att krävas.

För att uppnå målet inom fritidsbåttrafiken kommer fler aktörer än vad som är fallet i dag att behöva involveras för att sprida information om hur säkerheten kan ökas och riskerna minimeras.

Sjöfartsverkets underlag: Regeringen gav i regleringsbrevet för 2008 Sjöfartsverket i uppdrag att med utgångspunkt i en utvärdering av

sjösäkerhetsmålet för perioden 1998–2007 utarbeta och lämna förslag på ett nytt sjösäkerhetsmål. Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket har med utgångspunkt från en sådan utvärdering föreslagit två nya mål, dels ett för trafiken med handels- och fiskefartyg, färjor eller övrig passagerarsjöfart, dels ett för fritidsbåttrafiken.

För trafiken med handels- och fiskefartyg, färjor och övrig passagerarsjöfart, har Sjöfartsinspektionen föreslagit att inga ombordvarande ska omkomma till följd av brister i sjösäkerheten ombord under tidsperioden 2009–2018. Antalet svårt skadade till följd av brister i sjö- och arbetsmiljösäkerheten ska i samma typer av fartyg hållas på en lägre nivå än under den gångna tioårsperioden: en halvering av antalet allvarligt skadade bör minst uppnås. För att nå detta mål, i all synnerhet det som gäller allvarligt skadade, kommer det att krävas ett intensifierat samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en intensifierad tillsyn från Transportstyrelsens sida av främst arbetsmiljön ombord på fartyg.

För fritidsbåttrafiken har Sjöfartsinspektionen föreslagit att målet bör vara detsamma som under perioden 1998–2007, dvs. en fortsatt halvering av antalet omkomna och allvarligt skadade.

Skälen för regeringens bedömning

Sjösäkerhetsarbetet

De internationella regelverken för handelssjöfarten tas numera i hög utsträckning fram inom den internationella sjöfartsorganisationen – International Maritime Organization (IMO), som är FN:s sjöfartsorganisation. IMO antar regler bl.a. för att säkerställa och förbättra sjösäkerheten. Regler återfinns också inom EG-rätten. Andra internationella överenskommelser som påverkar sjösäkerheten är bl.a. Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), som innehåller regler för genomförandet av hamnstatskontroller. I Sverige fullgörs kontroll av fartyg främst av den nybildade myndigheten Transportstyrelsen. Även Kustbevakningen har vissa uppgifter.

Sverige har genom sjösäkerhetskonventionen SOLAS (International Convention on Safety of Life at Sea) och International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) ett åtagande att svara för sjöräddningen i svenskt territorialvatten och ekonomisk zon. Staten ansvarar för sjöräddningen även i de större insjöarna Vänern, Vättern och Mälaren. I övriga sjöar och vattendrag åvilar ansvaret för räddning den kommunala räddningstjänsten.

Utvecklingen inom yrkessjöfarten

Antalet allvarliga olyckor, dvs. olyckor med allvarligt skadade eller omkomna inom sjöfarten med handelsfartyg, färjor och övrig passagerartrafik samt fiskefartyg har minskat under den gångna tioårsperioden. Under 1998 omkom eller skadades 16 personer allvarligt. Under 2007 var antalet omkomna eller allvarligt skadade sju personer. Utvecklingen varierar dock över tiden. Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken med handelsfartyg, färjor och övriga passagerarfartyg

har minskat under perioden, med undantag för 2006. Historiskt har det inträffat ett antal större olyckor i Sverige eller i vårt närområde, bl.a. Estonia (1994), Jan Hevelius (1993) och Scandinavian Star (1990). Under den senaste tioårsperioden har Sverige dock varit förskonat från större olyckor till sjöss med ett stort antal omkomna eller allvarligt skadade.

Antalet omkomna i sjöfarten med fiskefartyg är, särskilt med beaktande av den mindre omfattningen av trafiken med sådana fartyg något högre än vad som gäller för övriga fartygstyper. Trenden förefaller dock stabil och har sedan 1999 pekat mot en till två omkomna personer per år. Statistiken visar dock att antalet allvarligt skadade inom trafiken med handelsfartyg är relativt sett hög. Sammantaget gjorde Sjöfartsinspektionen bedömningen att det sjösäkerhetsmål som regeringen angivit har uppnåtts, med undantag för antalet allvarligt skadade inom trafiken med handelsfartyg. Regeringen delar denna bedömning.

Utvecklingen inom fritidsbåtstrafiken

Utvecklingen inom fritidsbåtområdet är mindre entydig. Sjöfartsinspektionen konstaterar att målet om en halvering av antalet dödade och allvarligt skadade inte har uppnåtts. Regeringen delar denna bedömning. Trafiken med fritidsbåtar omfattar både den trafik som förekommer i skärgården och de större insjöarna samt de båtar som används i mindre sjöar och vattendrag. Statistiken omfattar också kanot- och kajakolyckor, dykolyckor, olyckor med segelbrädor samt vissa isrelaterade olyckor. Sjöfartsinspektionen har även påpekat bristen på tillförlitlig statistik när det gäller fritidsjöfarten. Tillförlitlig statistik finns, enligt inspektionen, för det statliga sjöräddningsområdet och insatser som sker inom detta område, dvs. olyckor på svenskt sjöterritorium, i svensk ekonomisk zon samt på Väner, Vättern och i Mälaren. Olyckor i övriga vattendrag, kanaler, hamnar och insjöar handhas av den kommunala räddningstjänsten, ett område där statistiken brister.

Sjöfartsinspektionen har sedan 2004 gjort insatser för att förbättra den befintliga statistiken, ett arbete som sedan januari 2009 har övertagits av Transportstyrelsen. Någon heltäckande statistik finns dock ännu inte att tillgå. Utifrån den senaste statistiken som Transportstyrelsen tagit fram kan det konstateras att antalet omkomna var 32 personer 2004, 34 under 2005, 35 under 2006 och 35 under 2007, som jämförelse kan nämnas att antalet omkomna var 42 1998. Regeringen kan således konstatera att det under den senaste tioårsperioden skett en mindre nedgång i antalet omkomna i det som i statistiken redovisas som olyckor med fritidsbåtar. När det gäller antalet allvarligt skadade kan dock det motsatta förhållandet konstateras och en negativ trend skönjas. Under 2007 uppgick antalet till 99 personer.

Sjöfartsinspektionen har för åren 2004 till och med 2007 tagit fram statistik över allvarliga olyckor, definierat som olyckor där någon akut sökt läkarvård eller som renderat i totalförlost av båtar. Denna statistik visar att de vanligaste orsakerna till olyckorna är man överbord, brand samt personolycksfall. Statistiken omfattar såväl mindre roddbåtar som

kanoter, motor- och segelbåtar och inkluderar händelser i sjöräddningsområdena och insjöar. Av statistiken kan det konstateras att merparten av dödsolyckorna sker i insjöar samt att de flesta omkomna är över 50 år.

Även om utvecklingen för fritidsbåtsolyckor är positiv i ett längre tidsperspektiv (20—30 år), är trenden de senaste tio åren i bästa fall utplanande. Bilden blir densamma även om man beaktar det ökade antalet fritidsbåtar. Under 2004 var antalet omkomna i förhållande till 100 000 fritidsbåtar 4,2 personer, 2006 var motsvarande siffra 4,7 och 2007 var det 4,9.

Antalet sjöräddningsinsatser som redovisats av Sjöfartsverket uppgår för 2007 till totalt 934 insatser som avser fritidsbåtar. Av dessa var 65 icke-händelser, dvs. där ingen olycka inträffat, 193 rörde grundstötning, 224 var maskin- och propellerhaveri. I statistiken inkluderas såväl mindre båtar som jollar, ekor m.m. samt sjuktransporter. Sjöfartsinspektionen, Sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet har med utgångspunkt från den befintliga statistiken genomfört en analys av olyckorna.

Av analysen framgår bl.a. att Sjöräddningen, både den statliga och den kommunala fungerar väl, att vädret är en betydelsefull faktor när det gäller olyckor med fritidsbåtar, samt att merparten av de allvarligare olyckorna med all sannolikhet beror på brister i sjömanskap och sunt båtförnuft. Brister i kunskap om väder och vind, teknik, manöver, navigation och elementär motorkunskap är tydlig enligt den analys som genomförts, vilket framgår av Sjöfartsinspektionens underlag till regeringen.

När det gäller sjöfylleri kan det från BRÅ:s statistik konstateras att antalet dömda personer för sjöfylleri enligt sjölagen har ökat något sedan 2005, då det var 53 fall. Under 2006 inträffade 67 fall och 2007 uppgick antalet till 64.

Sjösäkerhetsarbetets framtida inriktning och förslag till etappmål för yrkessjöfarten

För trafiken med handels- och fiskefartyg, färjor eller övrig passagerarsjöfart anser regeringen att etappmålet bör vara att antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska. En halvering av antalet allvarligt skadade bör minst uppnås under perioden 2007 till 2020.

Det föreslagna målet följer i huvudsak vad Sjöfartsinspektionen föreslagit men är mindre detaljerat än det mål som inspektionen föreslagit. Det föreslagna målet inkluderar såväl personal ombord på fartyg som övriga ombordvarande.

Regeringen väljer att formulera målet mer robust mot omvärldsförändringar. Det finns stora osäkerheter kring de omvärldsfaktorer som påverkar antalet omkomna förutom det direkta sjösäkerhetsarbetet och den tillsyn som i huvudsak Transportstyrelsen kommer att bedriva inom sjösäkerhets- och arbetsmiljöområdet. Etappmålet kan därför komma att revideras där bl.a. graden av måluppfyllelse och andra omvärldsförändringar beaktas. Regeringen har också föreslagit en längre tidsperiod genom användningen av måläret 2020. Valet av mållår följer av regeringens intention att en mer

genomgripande avstämning av målstrukturen bör ske 2012 och 2016. I syfte att säkerställa en tillfredställande utveckling inom området bör Transportstyrelsen löpande följa utvecklingen inom området och vidta eller lämna förslag på åtgärder för att nå målet. Särskilda utvärderingar bör tas fram inför avstämningarna i målstrukturen 2012 och 2016.

Regeringen gör liksom Sjöfartsinspektionen bedömningen att det mål som föreslagits kommer att kräva ett intensifierat förebyggande arbete i samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en intensifierad tillsyn från Transportstyrelsens sida av främst arbetsmiljön ombord på fartyg för att uppnå målet. Regeringen anser vidare att det finns anledning att titta särskilt på yrkesfisket och de olyckor som inträffar inom denna sektor.

Regeringen bedömer att en kontinuerlig övervakning och kontroll av sjöfarten har en preventiv effekt. Hamn- och flaggstatskontroller är i detta sammanhang särskilt angelägna. Den utveckling av en riskanalysbaserad tillsyn som förhandlats fram inom Paris MOU och som införts i EG-rätten genom det reviderade hamnstatskontrolldirektivet utgör ett väsentligt steg mot en mer effektiv tillsyn inriktad på så kallade högriskfartyg. Enligt regeringens bedömning bör detta bidra till att ytterligare effektivisera och öka träffsäkerheten i inspektionsverksamheten.

Regeringens ambition är att Sverige även fortsatt ska vara en drivande kraft inom det internationella sjösäkerhetsarbetet där säkerhetsregler för handels- och passagerarsjöfarten i hög utsträckning fastställs och eftersom sjöfarten är internationell till sin karaktär. Detta arbete är särskilt angeläget för att minska riskerna för en olycka med ett stort antal allvarligt skadade och omkomna. Sverige avser också att inom ramen för Östersjöstrategin driva vissa frågor som syftar till att öka säkerheten till sjöss.

För den kustnära sjöfarten finns ett visst nationellt utrymme för regelanpassning av säkerhetskraven efter lokala förutsättningar, med viss möjlighet till regelförenkling, dock utan att säkerheten åsidosätts.

I samband med klassningen av Östersjön som ett PSSA-område (Particular Sensitive Sea Area) godkände IMO:s generalförsamling en rad trafikreglerande åtgärder. Sjöfartsinspektionen har efter klassificeringen utvärderat trafikströmmarna i Östersjön. AIS data (Automatic Identification system) som har analyserats visar att en stor del av fartygen på Östersjön har anpassat sig till de nya trafiksepareringsreglerna.

Bedömningen är också att de nya åtgärderna bidragit till att undvika olyckor. Utvärderingen visar dock på en snabb ökning av antalet fartyg i Östersjöområdet. Arbetet med att se över behovet av ytterligare trafikåtgärder fortgår. Mot bakgrund av den i vissa områden täta trafiken och av att navigationsförhållandena i Östersjön innebär särskilda svårigheter anser regeringen att detta arbete är angeläget. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen bör därför kontinuerligt följa och utvärdera sjötrafikutvecklingen och om det behövs bör förslag på ytterligare trafikåtgärder lämnas till IMO.

Trafikövervakning sker i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och förhindra miljöförstöring. Inom IMO har det utvecklats regler som ställer krav på

att fartyg ska vara utrustade med AIS. Sverige har varit ett av de pådrivande länderna i arbetet med att utveckla detta system.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (32002L0059, EGT L 208, 5.8.2002, s. 10–27) innehåller regler om trafikövervakning inom EU. Direktivet har reviderats i och med behandlingen av det så kallade tredje sjösäkerhetspaketet. Revideringen innebär bl.a. att fiskefartyg ner till 15 m ska utrustas med AIS och ger bättre möjlighet för övervakning av sjötrafiken, vilket förbättrar möjligheterna att effektivt göra insatser vid tillbud och olyckor. Regeringen anser att kontinuerlig utveckling av systemen för trafikövervakning i syfte att minska riskerna för olyckor till sjöss är betydelsefull.

Sjösäkerhetsarbetets framtida inriktning och förslag till etappmål för fritidsbåttrafiken

För fritidsbåttrafiken gör regeringen bedömningen att etappmålet bör vara att antalet personer som omkommer eller skadas allvarligt i samband med fritidsbåtolyckor fortlöpande ska minska: en halvering av antalet allvarligt skadade bör uppnås under perioden 2007 till 2020.

Det föreslagna målet följer i huvudsak vad Sjöfartsinspektionen föreslagit, men regeringen väljer, i likhet med det som föreslås för yrkessjöfarten, att formulera målet mer robust mot omvärldsförändringar. Målet måste också ses i relation till att de olyckor som inträffar är olika till sin karaktär och sker så väl till havs och i kust och skärgårdsområden som i mindre insjöar. Olyckorna omfattar också en rad olika typer av fartyg så som kanoter, ribbåtar, vattenskotrar, segelbåtar, motorbåtar, m.m. I arbetet med att minska dessa olyckor kommer det att krävas ett avsevärt bredare inriktat säkerhetsarbete än vad som är fallet i dag. Även för fritidsbåttrafiken kan etappmålet komma att revideras. Regeringen har även här föreslagit en längre tidsperiod genom användningen av mållåret 2020. Utöver vad som ovan nämnts finns ett särskilt värde med att arbeta med samma period, dvs. 2007 till 2020, för de olika trafikslagen. I syfte att säkerställa en tillfredställande utveckling inom området bör Transportstyrelsen löpande följa utvecklingen inom området och vidta eller lämna förslag på åtgärder för att nå målet. Särskilda utvärderingar bör tas fram inför avstämningarna i målstrukturen 2012 och 2016.

Regeringen delar Sjöfartsinspektionens uppfattning att det är nödvändigt att Transportstyrelsen använder ett förändrat arbetssätt för att nå målet för fritidsbåttrafiken. De olyckor som redovisas inom ramen för denna statistik innefattar en stor mängd vattenrelaterade aktiviteter som har en betydande bredd. Det är därför angeläget att arbetet inriktas mot en bredare målgrupp, däribland olika intresseorganisationer, än vad som är fallet i dag. Särskilt angeläget är att nå de grupper som tidigare inte varit representerade i det nätverk som finns för sjösäkerhetsarbetet – Sjösäkerhetsrådet. Det arbete som redan i dag bedrivs av olika frivillig- och båtlivsorganisationer utgör en mycket viktig del av sjösäkerhetsarbetet kopplat till fritidsbåttrafiken och bör främjas och på

sikt utvecklas. Riktade insatser bör också göras gentemot de grupper och aktiviteter som mest frekvent är drabbade av olyckor. Genom ett bredare arbete som inkluderar fler organisationer bör en ökad räckvidd och högre träffsäkerhet kunna åstadkommas. Regeringen överväger vidare att införa ett behörighetsbevis för vissa fritidsfartyg, främst med inriktning på snabba fartyg, samt striktare regler för att stävja sjöonykterhet.

Till följd av den bredd som kommer att krävas på arbetet för att nå målet bedömer regeringen att det är av avgörande betydelse att förbättra statistiken både vad avser antalet omkomna och allvarligt skadade i fritidsbåttrafiken. Dagens statistik har vissa brister. Transportstyrelsen bör därför vidta åtgärder, bl.a. genom att i samarbete med Myndigheten för säkerhet och beredskap utveckla en bättre statistik över antalet omkomna och svårt skadade för både det statliga sjöräddningsområdet och det område den kommunala räddningstjänsten ansvarar för. Vidare anser regeringen att det är angeläget att se över statistiken avseende antalet larm för den statliga sjöräddningen, så att denna kan följas upp på ett bättre sätt och utgöra ett mer effektivt instrument i det förebyggande arbetet.

Enligt regeringens bedömning är det också angeläget att Kustbevakningen och Sjöpolisen utvecklar sin trafikövervakning i syfte att säkerställa en låg nivå på antalet överträdelser till sjöss och därmed en ökad sjösäkerhet.

Sjöräddning

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppgiften att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets organisation. Utredningen föreslog, den 15 maj 2008, i sitt delbetänkande Styra rätt att Flygräddningscentralen (ARCC) och Sjöräddningscentralen (MRCC) skulle slås samman. Regeringen aviserade i samband med budgetpropositionen för 2009 att ARCC och MRCC skulle bilda en integrerad enhet och inordnas i Sjöfartsverket. Förslaget genomfördes från och med den 1 januari 2009.

I december 2008 redovisade Helikopterutredningen sitt betänkande Helikoptern i samhällets tjänst (SOU 2008:129). Utredningen föreslår bl.a. att åtgärder bör vidtas för att vidareutveckla det regionala SAR-samarbetet (Search and Rescue), att åtgärder vidtas för att förbättra utbildning och övning för besättningarna inom SAR-verksamheten. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utöver ett väl fungerande förebyggande arbete i syfte att undvika och minska risken för olyckor utgör en väl fungerande räddningsorganisation en central del för att mildra konsekvenserna av olyckor när de väl inträffat. I och med de specifika förhållanden som råder i våra vatten kan en effektiv och väl fungerande räddningsorganisation i många fall utgöra skillnaden mellan liv och död. Regeringen anser att det är av avgörande betydelse att det finns en effektiv räddningsorganisation och en kontinuerlig utveckling av sjöräddningsverksamheten. Regeringen önskar även framhålla de betydelsefulla insatser Svenska sjöräddningssällskapet utför för att rädda människor i nöd. Detta är särskilt värdefullt mot bakgrund av att den övervägande delen av all sjöräddning sker med hjälp av båt. I syfte att utveckla sjöräddningen

anser regeringen att det är angeläget att fortsätta utvecklingen av samarbetet framförallt med våra grannländer. Prop. 2008/09:93

6.5 Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom luftfartsområdet

Regeringens bedömning: Målet för säkerhet inom luftfartsområdet bör preciseras i form av att antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.

För att uppfylla hänsynsmålet bör Sverige även i fortsättningen prioritera säkerheten inom luftfarten och aktivt delta i det internationella samarbetet på flygsäkerhets- och luftfartsskyddsområdena.

Utvidningen av EASA:s behörighet bör leda till en högre och jämnare flygsäkerhetsnivå i Europa.

I en ny luftfartslag, som nu bereds, kommer regler att föreslås att nuvarande bestämmelser om onykerhet inom luftfarten skärps.

Förslagen i SIKAs underlag: Förslagen till nya etappmål för säkerhet inom luftfartsområdet stämmer i huvudsak med regeringens förslag till målprecisering.

Remissinstanserna: Det stora flertalet instanser säger sig uttryckligen stödja SIKAs förslag.

Skälen för regeringens bedömning: Säkerhetsarbetet måste fortsatt prioritera att utforma ett transportsystem så att allvarliga flygolyckor förebyggs. Ett intensifierat engagemang i det internationella flygsäkerhetsarbetet, samordning av resurser och uppföljning av genomförande samt återkoppling av internationella erfarenheter till en nationell nivå är några angelägna områden för att ytterligare förbättra flygsäkerheten.

Flygsäkerhetsarbetet

Sedan mitten av förra seklet har det internationella samarbetet på säkerhetsområdet varit av stor betydelse inom luftfarten. I takt med en ökande globalisering och, för Europas del, utvidningen av unionen och tillkomsten av EASA, kommer detta samarbete fortsatt att vara avgörande för att målsättningarna med ett säkert lufttransportsystem ska kunna uppfyllas. Sverige är i många avseenden drivande i det internationella flygsäkerhetssamarbetet och regeringen anser att det är av stor betydelse att Sverige även fortsättningsvis engagerar sig starkt på den internationella arenan.

Inom det europeiska flygsäkerhetsarbetet är Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) central. Byrån som stegvis tilldelats fler ansvarsområden, inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (32002R1592R(03), EGT L 240, 7.9.2002, s. 1–21), vilken trädde ikraft i september 2002. Genom den ursprungliga förordningen tilldelades EASA flygsäkerhetsuppgifter

inom två områden, nämligen luftvärdighet samt miljöcertifiering av luftfartsprodukter, delar och anordningar. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (32008R0216, EUT L 79, 19.3.2008, s. 1–49) utvidgades byråns säkerhetsuppgifter till områdena drift av luftfartyg, flygcertifikat och säkerhet i fråga om luftfartyg från tredjeländ.

Kommissionen presenterade den 25 juni 2008 ett förslag om att utvidga EASA:s behörighet ytterligare, till att även omfatta säkerhetsansvaret för flygplatser och flygtrafiktjänster. Ambitionen är att EASA ska ges ett samlat ansvar för flygsäkerheten inom unionen.

Regeringen stödjer kommissionens förslag att EASA bör ha det övergripande ansvaret för regelutveckling inom förordningens behörighetsområden och för uppföljning av reglernas tillämpning inom flygsäkerhetsområdet. Luftfarten är internationell och för gränsöverskridande luftfartsverksamheter är det en fördel om luftfarten omfattas av gemenskapslagstiftning. Det finns också en logik i att flygsäkerhetsaspekterna integreras med arbetet med det gemensamma europeiska lufrummet. En strävan bör vara att en inre marknad för lufttransporter kombineras med gemensamma säkerhetsregler, som tillämpas på samma sätt i alla medlemsstater.

Regeringen gör bedömningen att ett stärkt EASA på sikt bör medverka till att EU får en hög och enhetlig flygsäkerhetsnivå till fördel för unionens medborgare och att minskat dubbelarbete innebär effektivisering. Tillsyn och tillståndsgivning bör dock i normalfallet av subsidiaritetskäl även fortsättningsvis utföras av de nationella luftfartsmyndigheterna, som har närhet till tillståndsinnehavarna. Centralisering bör ske där det är fördelaktigt av effektivitetsskäl eller ur ekonomisk synvinkel och inte på ett sådant sätt att den administrativa bördan ökar för de berörda.

Flygsäkerhetsutvecklingen

Sverige har en mycket god flygsäkerhet inom linjefart och charter. Sedan mitten av förra seklet har det internationella samarbetet på säkerhetsområdet varit av mycket stor betydelse inom luftfarten. I takt med en ökande globalisering och, för Europas del, utvidgningen av unionen och tillkomsten av EASA, kommer detta samarbete fortsatt att vara avgörande för att målsättningarna med ett säkert lufttransportsystem ska kunna uppfyllas. Sverige är i många avseenden drivande i det internationella flygsäkerhetssamarbetet och regeringen anser att det är av stor betydelse att Sverige även fortsättningsvis engagerar sig starkt på den internationella arenan.

Inom svensk linjefart och charter inträffade inget haveri under 2006, men ett under 2007. Privatflyget drabbades av tio haverier under 2006, och 15 haverier under 2007. Under 2006 hade tre haverier dödlig utgång inom svenskt privatflyg, och fem personer omkom. Inget dödshaveri inträffade i privatflyget under 2007, däremot skadades två personer

allvarligt. Fyra personer skadades lindrigt under 2006 och 2007. Under 2005 drabbades privatflyget av 13 haverier, varav ett haveri med dödlig utgång, där två personer omkom.

Inom bruksflyget, som till övervägande del består av yrkesmässig verksamhet med helikopter, lätta flygplan och ballonger, inträffade totalt 14 haverier under åren 2006—2007, varav totalt tre hade dödlig utgång. Under samma period omkom sex personer och tre skadades allvarligt. Inom bruksflyget har siffrorna därmed försämrats, eftersom inga haverier med dödlig utgång inträffat de åtta förevarande åren.

Skolflyget, som omfattar både verksamhet i kommersiella flygskolor och flygskolor i klubbregi, visar på en svagt ogynnsam haveritrend. Inga dödliga haverier har dock inträffat under de senaste elva åren, vilket är en mycket gynnsam utveckling. Under året 2006 inträffade inga haverier inom skolflyget, medan det under år 2007 inträffade två haverier, dock utan personskador. Under 2005 inträffade sex haverier enbart med materiella skador inom skolflyget. Antalet haverier är relativt begränsat i förhållande till andra trafikslag.

Det är angeläget att det kontinuerliga arbetet med att förbättra flygsäkerheten fortsätter, så att antalet haverier och antalet döda eller skadade inom flyget fortsätter att fortlöpande minska.

Särskilda insatser för säkerhet och luftfartsskydd

Riksdagen har genom sitt tillkännagivande i bet. 2004/05:TU10, rskr. 2004/05:244 om luftfart anmodat regeringen att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. I Lufrättsutredningens slutbetänkande Ny luftfartslag (SOU 1999:42) föreslås regler i syfte att förbättra flygsäkerheten, bl.a. genom att det ska bli möjligt att genomföra rutinkontroller av bl.a. flygbesättningar i syfte att säkerställa att alkohol- eller drogmisbruk inte äventyrar flygsäkerheten.

Regeringen kommer i en ny luftfartslag, som nu bereds, att föreslå att nuvarande bestämmelser om onykterhet inom luftfarten skärps.

Terrorattentaten i USA den 11 september 2001 har satt arbetet med luftfartsskydd i starkt fokus på hela den globala arenan. ICAO antog våren 2002 nya säkerhetsstandarder och inom EU har lagstiftning snabbt utarbetats och antagits med målet att säkerställa ett harmoniserat och väl fungerande skydd för att förhindra brottsliga handlingar mot den civila luftfarten. Resultatet av arbetet inom EU och ICAO har en direkt påverkan för Sverige varför det är väsentligt att det internationella arbetet prioriteras för att kunna påverka förordningskrav och standarder så att särskilda svenska behov blir omhändertagna. I detta sammanhang kan även nämnas att det under våren 2009 hålls en diplomatkonferens i ICAO:s regi för antagande av två utkast till konventioner rörande ansvar för skador som tillfogas tredje man till följd av luftfart. Det ena utkastet avser tredjemansskador till följd av terrorverksamhet och har närmast föranletts av World Trade Centerkatastrofen. Sverige har varit involverat i framtagandet av utkastet.

Ett exempel är de mycket små flygplatsernas särart. Samma säkerhetsstandard kan ibland uppnås på små flygplatser med andra, mer lämpliga åtgärder än de som är nödvändiga på en stor flygplats. Sverige

deltar aktivt i kommissionens expertgrupp för luftfartsskydd samt i de arbetsgrupper som kommissionen tillsätter för att utarbeta förslag till nya detaljerade förordningskrav.

6.6 Preciseringar för hänsynsmålet miljö och hälsa

Regeringens bedömning: För att uppfylla hänsynsmålet för miljö och hälsa bör följande preciseringar gälla:

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 övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Förslagen i SIKAs underlag: SIKAs förslag till nytt delmål lyder “Transportpolitiken ska bidra till att riksdagens mål om att till nästa generation överlämna ett samhälle där våra stora miljöproblem är omhändertagna. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta villkor”.

Delmålet föreslogs preciseras i de båda etappmålen:

— Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen och deras delmål uppnås. Säkerställd uppfyllelse av de delmål där transportsektorn dominerar problembilden eller utpekas som en viktig påverkansfaktor prioriteras.

— Klimatpåverkan från transportsektorn i Sverige ska till 2020 minska med 24 procent jämfört med 2005 års nivå.

Remissinstanserna: I huvudsak ställer sig remissinstanserna positiva till kopplingen att transportsystemet ska bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålen. *Banverket, Länsstyrelsen Gotland län och Länsstyrelsen Gävleborg* och *Svenska bussbranschens Riksförbund* stödjer SIKAs förslag till del- och etappmål inom miljöområdet.

Energimyndigheten, Verket för innovationssystem (Vinnova) och *Region Västra Götaland* stödjer kopplingen till miljö målssystemet. *Naturvårdsverket, Folkhälsoinstitutet, Länsstyrelsen Dalarnas län* och *Länsstyrelsen Gävleborg* framför att översynen av miljö kvalitetsmålen i den pågående utredningen om miljö kvalitetsmålen och kommande miljö målproposition bör beaktas. Vinnova framför att SIKAs förslag om vilka miljö mål som bör prioriteras är vag och bör preciseras.

Regionförbundet Östsam varnar för att etappmål görs så omfattande att helheten och avvägningsprocessen går förlorad och övergår i detaljdiskussioner. *Glesbygdverket* stödjer föreslagna etappmål och indikatorer, men anser att de bör vidareutvecklas för att avse även regional och lokal nivå. *Konsumentverket* förespråkar att indikatorer utvecklas som speglar utbudet av miljö märkta persontransporter. *Föreningen Gröna Bilister* förordar att låg klimatpåverkan respektive god lokal miljö är två skilda mål, eftersom de är olika aspekter som

ibland står i motsättning och att indikatorerna fokuserar på de miljö kvalitetsmål som är relevanta för trafiken samt miljö kvalitetsnormer (MKN), sektorsmål och EU-beslut.

Banverket föreslår en komplettering med ett långsiktigt etappmål för klimat. Naturvårdsverket stödjer ett sektorsmål inom klimatområdet ("utsläpp av växthusgaser"), som bör vidareutvecklas och även omfatta internationellt flyg och internationell sjöfart. Länsstyrelsen Dalarnas län förespråkar att ett ambitiöst klimatmål för sektorn till 2020 ställs upp. Enligt *Svenska Naturskyddsföreningen (SNF)* bör sektorsmålet för minskade koldioxidutsläpp höjas från föreslagna 24 till 45 procent. Energimyndigheten avstyrker sektorsmål för koldioxidutsläpp uttryckt i procentuell minskning, då det kan medföra minskad kostnadseffektivitet och optimal målluppfyllelse för EU:s klimatmål till 2020. Ett eventuellt sektorsmål kan i stället handla om ökad energieffektivitet, tillgänglighetsfrämjande samhällsplanering, tillgång till icke fossila drivmedel (inklusive el), samt stöd för nya genombrotstekniker. Om sådana sektorsmål ska tas fram förordas ett brett aktörssamråd. *Luftfartsverket (LFV)* framför att ett sektorsspecifikt etappmål för klimat bör stämmas av först efter slutförd behandling av klimatberedningens betänkande och miljömålsutredningen. LFV är tveksam till att flyget ska ingå i ett nationellt klimatmål, eftersom flyget från 2012 ingår i EU:s handelssystem (EU ETS) och EU verkar för internationella överenskommelser för flyget. *BIL Sweden* framför att etappmål och indikatorer avseende klimat bör kopplas till en klimatpolitik med den utformning som IPCC och Vetenskapliga rådet presenterat, med en gemensam sektorsövergripande prissättning av växthusgaser så att de mest kostnadseffektiva lösningarna väljs. *Landstinget Gävleborg* pekar på behovet av ökad användning av förnyelsebara bränslen. *Regionförbundet Kalmar län* föreslår som nytt nationellt etappmål att Sveriges transportsektor senast 2030 ska vara fossilbränslefri.

Stockholms läns landsting uppmärksammar att det finns målkonflikter mellan miljö kvalitetsmålen som exempelvis mellan tätare bebyggelsestruktur med bättre kollektivtrafik som medför mera buller och utsläpp av luftföroreningar. *Resenärsforum* framhåller kollektivtrafikens betydelse för att uppnå delmålet för miljö. SNF förespråkar ett etappmål att till 2020 genomföra ett åtgärdsprogram mot barriäreffekter (ett defragmenteringsprogram enligt modell från Nederländerna).

Folkhälsoinstitutet uppmärksammar transportsystemets betydelse för folkhälsan och de folkhälsopolitiska målen (prop. 2002/03:35 Mål för folkhälsan och prop. 2007/08:110 En förnyad folkhälsopolitik), bl.a. med hänvisning till den kommande publikationen Den svenska vägtransportsektorns folkhälsoeffekter skriven av Tord Kjellström, Rob Ferguson och Adrienne Taylor.

Skälen för regeringens bedömning

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.

Resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Det är därför inget mål i sig att minska resandet. Samtidigt är det angeläget att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmartare, energieffektivare och säkrare lösningar. Regeringen kommer att presentera förslag på de åtgärder och styrmedel som behövs för att energi- och klimatåtagandena säkerställs.

Partiledarna i Allians för Sverige slöt den 5 februari 2009 en överenskommelse om en långsiktigt hållbar energi- och klimatpolitik. Överenskommelsen bygger på underlag från Vetenskapliga Rådet, den parlamentariska Klimatberedningen och den dialog som regeringen fört med samhälle och näringsliv kring energi- och klimatfrågorna. EU:s nyligen beslutade klimat- och energipaket utgör grunden för Sveriges politik.

Den svenska energipolitiken – och därmed även basen för klimatpolitiken – ska bygga på samma tre grundpelare som energisamarbetet i EU. Politiken syftar således till att förena ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet. På denna grund har regeringen presenterat en väg ut ur beroendet av fossil energi.

För 2020 har regeringen ställt upp ett antal ambitiösa mål för Sverige:

- 50 procent förnybar energi
- 10 procent förnybar energi i transportsektorn
- 20 procent effektivare energianvändning
- 40 procent minskning av utsläppen av klimatgaser.

Målet för klimatgaser avser den icke handlande sektorn och innebär en minskning av utsläppen med 20 miljoner ton i förhållande till 1990 års nivå. Två tredjedelar av dessa minskningar sker i Sverige och en tredjedel i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer som CDM (Clean Development Mechanism).

För att nå målet kommer regeringen att presentera förslag om utvecklade ekonomiska styrmedel, bland annat höjd koldioxidskatt, samt minskade eller slopade undantag. Även drivmedelsskatter och övriga energiskatter kan komma att höjas. Sammantaget bör dessa utvecklade ekonomiska styrmedel ge ett bidrag om två miljoner ton i minskade utsläpp av klimatgaser.

För transporter innebär överenskommelsen att politiken fokuseras på att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan. Svensk industri kan vara världsledande i omställningen, bl.a. genom utveckling av hybridfordon, elbilar och biodrivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

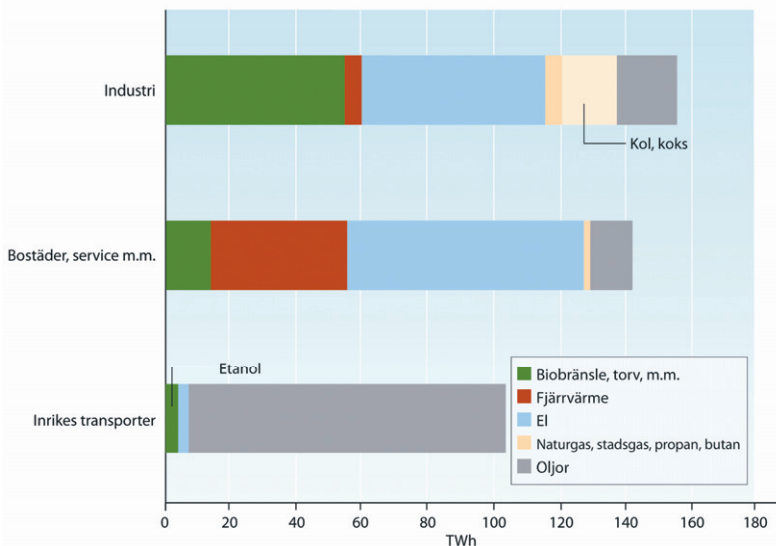
Transportsektorn svarar i dag för cirka en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser. Mellan 1990 och 2006 ökade utsläppen från inrikes transporter med cirka 10 procent, medan utsläppen från övriga samhällssektorer minskade med cirka 15 procent.

Den senaste prognosen från Energimyndigheten och Naturvårdsverket för hur utsläppen av växthusgaser kan komma att utvecklas i Sverige

fram till 2020 visar att utsläppen från inrikes transporter kommer att vara relativt oförändrade jämfört med dagens nivå fram till 2020¹. Transportsektorn svarar i dag för drygt 40 procent av de svenska utsläppen i sektorer utanför EU:s handelssystem.

Transportsystemet är i dag nästan helt beroende av fossila bränslen (se figur 6 nedan). Andelen förnybar energi ökar dock. År 2007 uppgick andelen biodrivmedel i vägtransportsektorn till cirka 4,5 procent. Av den svenska järnvägstrafiken är i dag 93 procent elektrifierad (räknat i tågilometer) och drivs med miljöanpassad elproduktion.

Sammantaget innebär klimatfrågan en stor utmaning, men också stora möjligheter för transportsektorn. Energieffektivare fordon och andra transportlösningar måste tas fram. Oljan måste ersättas med icke-fossila energikällor. Efterfrågan på klimateffektiva transportlösningar kommer att öka. Det måste därför vara lätt för resenärer och transportköpare att välja de klimateffektiva alternativen. Varje trafikslag kommer att behövas även i framtiden, men de måste samverka på ett betydligt bättre sätt än i dag. Infrastrukturen behöver utvecklas så att den stödjer trafikslagsövergripande transportlösningar. Det finns i detta arbete också stora möjligheter att driva fram och exportera klimateffektiva lösningar. Många svenska företag har en väl utvecklad kunskap om resurssnåla och energieffektiva lösningar, så det finns goda förutsättningar för nya affärsmöjligheter för svenskt näringsliv på en internationell marknad.



Figur 6. Slutlig energianvändning fördelad på sektorer i Sverige 2007.

Källa: Energiläget i siffror 2008. Energimyndigheten

I ett effektivare transportsystem utnyttjas resurserna rationellt och kostnadseffektivt. Genom att exempelvis prioritera väl fungerande

¹ Källa: Energimyndighetens och Naturvårdsverkets underlag till kontrollstation 2008, kompletterat hösten 2007 med nya energiprisantaganden från det internationella energioorganet IEA.

logistik och ökad konkurrens kan näringslivets kostnader minska och konkurrenskraft öka, samtidigt som det bidrar till att lösa klimatutmaningen. Att utveckla forskningen och påskynda införandet och kommersialiseringen av ny teknik inklusive ITS är en nödvändig och väsentlig del av lösningen för att skapa säkrare och mer miljöanpassade transporter. Det är åtgärder som också kan stimulera såväl svensk som europeisk industri och ge den konkurrensfördelar.

När det gäller energieffektiviteten i transportsystemet utgör informationsteknik ett betydelsefullt verktyg, främst genom olika ITS-lösningar (intelligenta transportsystem). Inom logistikområdet finns ITS-tillämpningar för planering av färdvägar, dynamisk navigation i fordonen samt logistiksystem som kan leda till att tomma godsvagnar kan undvikas. S.k. gröna transportkorridorer främjar integrerade godstransporter där olika transportsätt kompletterar varandra för att skapa mer miljöanpassade alternativ för långfärdstransporter. Elektroniska vägtullsystem hjälper till att styra trafikflödet genom differentierade avgifter för fordon på vissa vägar. I fordonen kan ITS-lösningar ge stöd för sparsam körning, s.k. Ecodriving, vilket minskar bränsleförbrukningen. Inom luftfartsområdet kommer fullt genomförandet av "Single Sky", en gemensam teknisk plattform för flygtrafikledningstjänster (SESAR, Single European Sky Air Traffic Management Research) samt utveckling av s.k. gröna inflygningar att bidra till energieffektivare, mer miljöanpassade och säkra flygningar.

Regeringens ambition är att även ta till vara de möjligheter som den offentliga upphandlingen innebär för att ta ytterligare steg mot en klimateffektiv, miljöanpassad och trafiksäker fordonspark. Regeringen har, enligt förordningen (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor, beslutat att från och med den 1 februari 2009 ska de personbilar som statliga myndigheter köper eller leasar uppfylla kriterierna för miljöbil samt högt ställda säkerhetskrav. När myndigheterna handlar upp taxiresor eller hyrbilar gäller motsvarande miljö- och säkerhetskrav.

Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål

Riksdagen har beslutat om sexton nationella miljö kvalitetsmål med det övergripande målet att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Miljö kvalitetsmålen är grunden för den svenska miljöpolitiken och preciserar den miljömassiga dimensionen av politiken för en hållbar utveckling. Miljö kvalitetsmålen med tillhörande miljöpolitiska delmål bör även fortsättningsvis utgöra grunden för transportsektorns miljöarbete. Därigenom säkerställs att ambitionerna i den nationella miljöpolitiken också genomsyrar verksamheten i transportsektorn.

Prioritet bör ges till de delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål. Miljömålsrådets årliga redovisningar visar att transportsystemet de senaste åren haft en i huvudsak positiv utveckling i förhållande till miljö kvalitetsmålen. Det

har bidragit till att ett antal miljöpolitiska delmål kunnat uppnås. Det gäller t.ex. delmålen för utsläpp av svaveldioxid respektive flyktiga organiska ämnen (VOC).

Inom vissa områden är dock utvecklingen inom transportsektorn fortfarande negativ eller för långsam för att uppsatta miljöpolitiska delmål ska kunna nås. Det gäller framför allt utsläppen av koldioxid från transportsektorn (inom miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan), men även utsläppen av luftföroreningar som partiklar och den internationella sjöfartens utsläpp av kväveoxider (inom miljö kvalitetsmålen Frisk luft, Bara naturlig försurning och Ingen övergödning), antalet personer som utsätts för trafikbuller (inom målet God bebyggd miljö) samt påverkan på biologisk mångfald (inom Ett rikt växt- och djurliv).

Dessa områden är sådana som för närvarande bör prioriteras i transportsektorns miljöarbete. Eventuella framtida justeringar av miljö kvalitetsmålen eller delmålen kan innebära behov av ändrade prioriteringar.

Miljömålsrådet lämnade våren 2008 rapporten ”Miljömålen – Nu är det bråttom” (dnr M2008/1443/Mk) till regeringen. Rapporten är avsedd att vara ett underlag till en översyn av miljö kvalitetsmålen, delmålen samt de åtgärdsstrategier som är knutna till miljö målssystemet. Regeringen har därefter gett Utredningen om miljö målssystemet (M 2008:02) i uppdrag att göra en översyn av miljö målssystemet. Syftet är att förenkla och effektivisera systemets struktur och organisation. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2009. Utredningen kan komma att föreslå förändringar i systemets struktur.

I det föreslagna hänsynsmålet har termen ”hälsa” infogats, vilket är en nyhet. Enligt regeringens mening är det angeläget att varje verksamhet ger sitt bidrag för att minska ohälsan. Transportpolitiken kan bidra till minskad ohälsa inom insatser inom det traditionella miljöområdet, t.ex. insatser för att minska trafikinducerade luftföroreningar och bulleremissioner. Bidrag till ökad hälsa kan också ske genom insatser som uppmuntrar till ökad fysisk aktivitet t.ex. i form av gång- eller cykeltransport. Preciseringsen ”Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras” bidrar i första hand till att uppfylla funktionsmålet om tillgänglighet – och är därför placerat där. Samtidigt är inte att förglömma att det därtill kan bidra till att uppfylla hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Sverige ska vara drivande internationellt

Regeringens intention är att Sverige ska vara drivande i EU-arbetet och annat internationellt arbete – och även här är de transportpolitiska målen och målpreciseringarna en central utgångspunkt. Transporterna liksom miljöproblemen känner inga gränser. Ett framgångsrikt internationellt samarbete är därför avgörande för att öka energieffektiviteten, bryta fossilberoendet och minska trafikens klimatpåverkan.

För närvarande pågår ett arbete med att utforma EU:s transportpolitik för tiden efter 2010. Regeringen är aktiv i detta arbete med målsättningen att förena miljö och företagsamhet såväl på EU-nivå som på svensk nivå. Ambitionen är att skapa ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt

transportsystem, där klimatutmaningen möts, samtidigt som EU stärks och får ökad konkurrenskraft. Prop. 2008/09:93

Att stärka transportsystemet är även en betydelsefull del av Östersjöstrategin, en annan prioriterad del av politiken, liksom ett fortsatt och utvecklat samarbete med de nordiska och baltiska länderna för hantera nya och ökade res- och transportflöden på ett sätt som förenar miljö och företagsamhet.

7 De transportpolitiska målen tillämpning

7.1 Transportpolitiska mål och principer som utgångspunkt för regeringens åtgärder inom transportområdet

Regeringens bedömning: De transportpolitiska målen och de transportpolitiska principerna kommer även i framtiden att vara den viktigaste utgångspunkten för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet. De viktigaste medlen inom transportområdet är infrastrukturplanering, organisering och styrning av myndigheter, lagstiftning och regelgivning samt ekonomiska styrmedel.

Skälen för regeringens bedömning: De transportpolitiska målen har en överordnad roll och uttrycker de viktigaste politiska prioriteringarna i transportpolitiken. I arbetet inom transportpolitikens olika områden krävs dock riktlinjer för hur målen ska tillämpas praktiskt.

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om fem vägledande principer (Moderna transporter, prop. 2005/06:160 TU5, rskr. 308). Regeringen har i samband med propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) gjort bedömningen att de nuvarande transportpolitiska principerna även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras,
- beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former,
- samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas,
- konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas,
- trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Det är enskilda människor och företag som väljer hur de ska ordna sina resor och transporter. Infrastrukturen och transportsystemet behöver utvecklas för att ge goda förutsättningar och underlätta vardagen och ta till vara utvecklingskraften i hela landet. För att detta ska fungera behöver planeringen utgå från resenärers och transportköparens olika behov och förutsättningar, dvs. från ett användarperspektiv.

Transportsystemets funktion och förbättringsbehov varierar mellan olika delar av landet. På den regionala nivån finns god kännedom om lokala och regionala förhållanden och prioriteringar samt förmåga att sätta in transportinfrastrukturen i ett helhetssammanhang med koppling till regional tillväxt och fysisk planering. I planeringsprocesser är det därför väsentligt att regionala prioriteringar väger tungt för att skapa

goda förutsättningar för hållbar tillväxt och klimateffektiv utveckling. Samtidigt är det angeläget att uppfyllelsen av samtliga transportpolitiska mål och målpreciseringar följs och prioriteras även regionalt.

Transportlösningar omfattar ofta flera olika färdmedel. Ett användarorienterat och trafikslagsövergripande synsätt bör därför bygga på hur hela resan eller transporten kan bli så bra som möjligt ur såväl effektivitets- som hållbarhetsperspektiv. Särskild uppmärksamhet bör ges åt förbättringar som kan förverkligas genom lösningar som möjliggör hela res- och transportkedjor och underlättar övergångar mellan olika trafikslag och undanröjer flaskhalsar i trafiken. Detta förutsätter ett utvecklat samarbete såväl mellan de olika trafikverken som mellan den nationella och regionala nivån.

Det behövs ett reellt utbud av konkurrenskraftiga, klimateffektiva och säkra transportalternativ. På en väl fungerande marknad leder konkurrens till snabb förnyelse, prispress och att samhällets resurser används på ett effektivt sätt.

Den sistnämnda principen lyfter fram betydelsen av att genomförandet av transportpolitiken sker på ett kostnadseffektivt, resultatinriktat och måluppfyllande sätt vid utformningen av styrmedel. Olika typer av styrmedel kan användas för att påverka hur enskilda människor och företag väljer att utnyttja det befintliga transportsystemet. Nyttan av ett styrmedel kan många gånger vara svår att kvantifiera i samhällsekonomiska termer. Fokus ligger därför på hur ett visst mål kan uppnås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

7.2 Tillämpning i infrastrukturplaneringen

Regeringens bedömning: De åtgärder som genomförs i transportinfrastrukturen bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls.

Förslagen i SIKAs underlag: SIKA anser att de transportpolitiska målen ska beaktas och vara styrande i flera olika planeringsprocessen, bl.a. den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Remissinstanserna: En övervägande del av de instanser som kommenterat frågan är positiva till att de transportpolitiska målen är styrande för infrastrukturplaneringen. *Rikstrafiken* anser att det är tveksamt att de transportpolitiska målen ska vara styrande för all offentlig verksamhet. *Statskontoret* menar att konsekvenserna av att målen föreslås vara styrande i planeringsprocessen inte är tillräckligt utredda.

Skälen för regeringens bedömning: Riksdagens transportpolitiska beslut 1998 angav att planeringssystemet bör utformas så att en samordning och avvägning mellan olika åtgärder i transportsektorn främjas (Transportpolitik för en hållbar utveckling, prop. 1997/98:56, TU10, rskr. 266). Enligt riksdagen bör planeringsarbetet inledas med en inriktningsplanering där mål, ekonomiska ramar och strategier utreds för att därefter läggas fast av riksdagen. Efter riksdagens beslut följer sedan

en åtgärdsplanering där trafikverken och planeringsorgan på regional nivå uppräftar förslag till nya åtgärdsplaner.

Riksdagens infrastrukturbeslut den 19 december 2008 (Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt, prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) innebar att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor och ska användas enligt följande:

- 136 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 64 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 217 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Viktiga budskap i propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) var bl.a.:

— att planeringen ska ha en trafikslagsövergripande ansats som utgår från ett perspektiv där användarna – medborgare och näringsliv – är i centrum.

— att planeringen för ett robust och hållbart transportsystem innefattar väl fungerande res- och transportkedjor, där flaskhalsar åtgärdas.

— att hållbar regionförstoring och klimatsmarta val underlättas och

— att effektiviteten inom branschen förbättras så att mer resultat, måluppfyllelse och samhällsnytta erhålls för satsade skattemedel.

Dessa budskap ligger i linje med de föreslagna nya transportpolitiska målen och målpreciseringarna.

Regeringen gav den 19 december 2008 i uppdrag åt Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen/Transportstyrelsen att uppräpta ett gemensamt förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Vid samma tillfälle gavs dels i uppdrag till länen att uppräpta förslag till motsvarande trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period, dels till SIKA att samordna kvalitetssäkringen av åtgärdsplaneringen. I uppdraget anges att vägledande för prioritering av trafikslagsövergripande åtgärder ska vara åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av transportpolitiska mål inklusive samhällsekonomisk effektivitet och den samlade effektbedömningen för föreslagna åtgärder.

Tidsplanen för åtgärdsplaneringen är att trafikverken ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 1 september 2009. Förslaget kommer därefter att remissbehandlas. Länen ska senast den 2 november 2009 redovisa remitterade förslag till länsplaner. Det är viktigt att de långsiktiga planer som är resultatet av åtgärdsplaneringen bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls, enligt den föreslagna nya strukturen. Regeringen avser att genomföra en oberoende granskning av planförslagen. Den ska omfatta en stickprovsvis granskning av de samhällsekonomiska objektskalkylerna och ska sammanställas i en rapport om kvaliteten i underlagen. I den granskningen ingår att undersöka hur väl underlagen beskriver uppfyllelsen av de nya transportpolitiska målen. Granskningen kommer att omfatta minst 10 objekt i det nationella planförslaget och 10 objekt i planförslagen från

länen. Åtgärdsplaneringen avslutas med att regeringen fastställer den nationella trafikslagsövergripande planen och beslutar om definitiva ramar till länsplanerna. Resultat och effekter av planeringen kommer därefter att redovisas i en skrivelse till riksdagen.

7.3 Synkronisering med och tillämpning i den fysiska planeringen

Regeringens bedömning: Transportpolitisk måluppfyllelse bör vara vägledande i planering och bedömning av fysiska åtgärder i transportsystemet och beaktas i den övriga markanvändningen, men det måste alltid finnas utrymme för avvägning mot andra intressen och effekter, liksom mot mål inom andra politikområden. Den översyn av lagstiftningen som regeringen har aviserat bör kunna bidra till en effektivare och mer samordnad planeringsprocess samt stödja tillämpningen av de transportpolitiska målen.

Förslagen i SIKAs underlag: I sina förslag till ny transportpolitisk målstruktur har SIKA framfört att de lagar som reglerar processer för fysisk planering, däribland plan- och bygglagen (PBL), väglagen och lagen om byggande av järnväg, bör ses över så att de transportpolitiska målen blir styrande i dessa. SIKA föreslog att Boverket och SIKA skulle få i uppdrag att utreda detta närmare. Samhällsplaneringen behöver präglas av en helhetssyn där de transportpolitiska målen kommer in som en viktig utgångspunkt. De olika medlen för att nå de transportpolitiska målen – bebyggelse- och lokaliseringsplanering, utveckling av transportsystemet och andra kommunikationsformer – bör beaktas samlat.

SIKA ser därvid ett behov av att bättre integrera eller närma transportsektorns planering med den kommunala fysiska planeringen enligt PBL och den regionala fysiska planeringen. SIKA föreslår vidare en modell för en strukturerad planeringsprocess i fem steg som syftar till att i planeringen finna de alternativ som bäst bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. Den föreslagna modellen betonar bred alternativgenerering, tillämpande av fyrstegsprincipen och effektbedömningar gentemot transportpolitiska etappmål.

Remissinstanserna: Överlag är remissinstanserna positiva till en ökad målstyrning i planeringen. Flera instanser framhåller dock att den praktiska tillämpningen behöver vidareutvecklas och utredas. *Banverket* stödjer att målen beaktas i en strukturerad planeringsprocess men anser att utveckling krävs för att det ska fungera bra i praktiken. *Lufftartsverket* anser att de transportpolitiska målen för att vara verkningfulla ska beaktas och vara styrande i planeringsprocesserna. *Sjöfartsverket* tycker att det är positivt att målen föreslås utgöra en viktig förutsättning för olika delar av en integrerad samhällsplanering. *Transportstyrelseutredningen* framhåller att det är angeläget att en trafikslagsövergripande ambition kommer till uttryck i den fortsatta omstruktureringen av transportsektorn och att planeringen inom transportsektorn blir en mer integrerad del av den övriga, mer

övergripande samhällsplaneringen. För att trygga genomslag av de transportpolitiska målen i planeringsprocessen ser *Boverket* det som angeläget att fysisk planering enligt PBL, som kännetecknas av en helhetssyn på markanvändningen och avvägning mellan berörda allmänna intressen, får en förstärkt roll. *Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)* anser att transportpolitiken bör få en mer styrande roll för de förändringar som eftersträvas för transportsektorns funktion och utformning. *Vägverket* anser att det krävs en särskild utredning för att koppla planeringsprocessen till de förutsättningar som finns i politiska mål och praktisk verklighet. *Rikstrafiken* är tveksam till att de transportpolitiska målen generellt ska vara styrande och anser att styrning i stället bör ske genom tydliga uppdrag och mål för varje myndighet enligt Styrtredningens förslag. *Sveriges Kommuner och Landsting* instämmer med SIKA i att det finns behov av stöd för planering och beslut som rör transportsektorn samt förordar en fortsatt decentralisering av planeringsansvaret för transporter och infrastruktur till aktörer på lokal och regional nivå. *Länsstyrelserna i Dalarna och i Gävleborg* är positiva till att målen tillämpas i planeringsprocessen förutsatt att de anpassas för att göras användbara. *Länsstyrelsen i Gävleborg* anser vidare att det finns ett behov av att bättre integrera transportsektorns planering med den kommunala fysiska planeringen enligt PBL.

Skälen för regeringens bedömning

Inledning

Utvecklingen av bebyggelsestrukturen spelar långsiktigt en central roll för möjligheterna att utveckla transportsystemet i linje med de transportpolitiska målen. Det gäller såväl för det föreslagna funktionsmålet som för aspekter som är viktiga utifrån hänsynsmålet, t.ex. att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik eller att åstadkomma säkra trafikmiljöer för barn. Ett effektivt transportsystem är samtidigt en förutsättning för att kunna nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling. Transportinfrastruktur och trafik planeras på såväl nationell och regional nivå som på kommunal nivå.

Regeringen anser att det är nödvändigt med en översyn för en bättre samordning och effektivisering av de olika planeringsprocesserna för transportinfrastruktur samt övrig fysisk samhällsplanering på olika organisatoriska nivåer i samhället. Dagens fysiska planeringssystem fungerar inte så effektivt som det skulle kunna och borde göra. Den planering och bedömning som sker av utbyggnaden av bl.a. vägar och järnvägar sker enligt olika regelverk som inte är synkroniserade. Ofta förekommer vad som kan anses vara dubbel planering och dubblad prövning. De regler som ska tillämpas är delvis gemensamma, men det finns också skilda materiella krav. Samordningen mellan olika aktörer brister inte sällan, vilket kan leda till dubbla besked eller att frågor faller mellan stolarna. De nuvarande processerna kan bli oförutsebara, tidsödande och resurskrävande, vilket innebär att investeringar försenas, inte sällan på ett betydande sätt och till stora kostnader, utan att dessa

Översyn av lagstiftningen gällande fysisk planering

Regeringen anser att det är angeläget med en effektiv samordning mellan planeringen av markanvändning och transportinfrastruktur för att möjliggöra en utveckling av samhällsstrukturen och transportsystemet i önskad riktning. Vidare behöver stora angelägna samhällsprojekt kunna planeras och genomföras snabbare än i dag. Samtidigt får inte det demokratiska inflytandet, rättsäkerheten eller miljöhänsynen åsidosättas. Utgångspunkten är att ändamålsenliga lagförändringar kan ge önskad effekt på längre sikt och att åtgärder riktade mot den praktiska tillämpningen av gällande lagar kan öka effektiviteten på kortare sikt.

Därför avser regeringen, enligt vad som aviserats i propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145), att under våren 2009 tillsätta en parlamentariskt sammansatt kommitté med uppgift att se över planeringsprocesser och lagstiftning för fysisk planering av infrastrukturplaneringar och markanvändning. Kommittén ska vid behov föreslå ny lagstiftning, eller ändringar i de regelverk som i dag tillämpas i planeringen. Ett förändrat eller nytt regelverk bör utformas så att det

- möjliggör en förbättrad samordning av planeringsprocesserna för transportinfrastruktur och övrig fysisk samhällsplanering på lokal, regional och central nivå
- ökar effektiviteten i beslutsprocessen samtidigt som kraven på demokratiskt inflytande och rättsäkerhet liksom miljöhänsyn kan säkerställas och utvecklas
- stödjer tillämpningen av de transportpolitiska målen.

Målkonflikter och avvägningar i den fysiska planeringen

Transportsystemet ska tillgodose många olika medborgares och näringslivets skiftande behov av väl fungerande resor och transporter. Behoven skiftar över landet, mellan stad och landsbygd, mellan kvinnor och män, mellan olika grupper i samhället och de varierar också över tiden. I planeringsprocessen är det centralt att olika gruppers behov framkommer och beaktas.

I planeringen av transportsystem eller bebyggelse har varje tänkbar åtgärd nästan alltid ett flertal olika effekter, positiva såväl som negativa. Fysisk planering handlar därför ofta om att göra avvägningar mellan olika, och ibland motstående, intressen. Allmänna intressen ska vägas mot enskilda, positiva effekter mot negativa, ett mål eller en målprecisering mot ett annat/en annan. Det är betydelsefullt med en ändamålsenlig beskrivning av dessa effekter för att stödja beslutsfattande och underlätta avvägningar.

En bra effektbedömning ger en rättvisande bild av vad en åtgärd leder till, möjliggör sakliga jämförelser mellan olika alternativ, är öppen med sina förutsättningar och begränsningar, innehåller relevanta känslighetsanalyser och är tydligt och klart dokumenterad. Väsentliga

underlag som t.ex. samhällsekonomiska bedömningar kan med fördel kombineras med multikriteriebedömningar av olika effekter. Hur en åtgärd bidrar till att uppfylla olika transportpolitiska delmål är därvid en betydelsefull faktor av flera som behöver beskrivas på ett systematiskt sätt i en samlad effektbedömning.

Olika underlag och bedömningar är ett hjälpmedel för beslutsfattaren, men de övertar inte funktionen att fatta beslut. Regeringen anser att transportpolitisk måluppfyllelse bör vara vägledande i planering och bedömning av fysiska åtgärder i transportsystemet och beaktas i den övriga markanvändningen, men utrymme för avvägning mot andra intressen och effekter, liksom mot mål inom andra politikområden, måste alltid finnas. Handlingsutrymme i beslutsfattandet är även en väsentlig förutsättning för demokratiskt inflytande i planeringsprocessen och för att ge den berörda allmänheten möjlighet att påverka den fysiska planeringens utformning.

7.4 Tillämpning i regelgivning och ekonomiska styrmedel

Regeringens bedömning: Vid utformningen av ekonomiska styrmedel och i regelgivning är den transportpolitiska principen om samhällsekonomisk kostnadseffektivitet en viktig utgångspunkt. Det samlade beslutsunderlaget inför beslut om införande av ekonomiska styrmedel och regler måste dock beakta samtliga dimensioner av det transportpolitiska målet.

Skälen för regeringens bedömning: Olika typer av transportpolitiska styrmedel – som skatter, avgifter och regleringar – är verktyg för att påverka efterfrågan på transporter, val av transportmedel och i förlängningen behovet av ny infrastruktur. Styrmedel är nödvändiga för att målen ska kunna uppfyllas.

En av de grundläggande principerna för transportpolitiken är att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Denna princip har tydligast koppling till ekonomiska styrmedel som skatter, avgifter och handel med utsläppsrätter. En tillämpning är det så kallade kostnadsansvaret, som innebär att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås.

Den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden är den kostnad som uppstår för samhället till följd av att ytterligare ett fordon utnyttjar infrastrukturen. Denna kostnad inkluderar de effekter resor och transporter har för andra än brukarna själva, som slitage på infrastrukturen, utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, buller, trängsel och olyckor.

För att ekonomiska styrmedel ska få önskad styrande effekt bör de kombineras med åtgärder som skapar alternativ för användarna av transportsystemet. Därmed ökar användarnas möjligheter att reagera på prisskillnader. Tillhandahållande av infrastruktur, understödjande av

teknisk forskning och utveckling samt stabila marknadsvillkor är väsentliga delar i en sådan strategi.

Den grundläggande principen om samhällsekonomiska kostnader kan även tillämpas vid utformning av styrmedel i form av regleringar, som förbud och påbud. Trafikens samhällsekonomiska kostnader kan beaktas genom att regleringar utformas så att de styr mot samhällsekonomiskt effektiva beteenden och åtgärder. Krav på fordon kan till exempel vara kostnadseffektiva styrmedel för att hantera trafikens miljö- och olyckskostnader.

De transportpolitiska styrmedlen ska bidra till att skapa goda förutsättningar för effektiva transportlösningar. Vid översyn av transportpolitiska styrmedel bör därför strävan mot konkurrensneutrala spelregler vara en central utgångspunkt. Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen, genom samma grad, av internalisering av externa kostnader, är dock en ledstjärna för det transportpolitiska utvecklingsarbetet som inte bör tolkas alltför strikt. Redan enklare differentiering i ett avgiftssystem kan få betydande och ofta tillräckliga styreffekter. Även skillnader mellan trafikslagen när det gäller grundläggande förutsättningar och internationella förutsättningar samt aktuella effektivitetsproblem kan behöva beaktas.

Samhällsekonomisk effektivitet är inte bara en grundläggande princip, utan en central del av det övergripande transportpolitiska målet. Målet innehåller dock även andra centrala dimensioner. Även dessa dimensioner måste beaktas när ekonomiska styrmedel och regleringar utformas. Att betänka är att transportsystemet inte primärt är till för sin egen skull utan en väsentlig grundförutsättning för att medborgare och näringsliv tillsammans ska kunna skapa hållbar tillväxt, livskvalitet, välfärd och utvecklingskraft i hela landet. Det betyder att den slutliga utformningen av olika styrmedel naturligt måste utgå från en helhetsbedömning där konsekvenser även utanför transportpolitikens kärnområde beaktas.

7.5 Tillämpning i organisering och styrning av statliga myndigheter

Regeringens bedömning: Valet av organisering av statliga myndigheter har en stor betydelse för transportpolitikens utformning och resultat. Styrningen av myndigheterna inom transportområdet utgår från de föreslagna transportpolitiska målen och målpreciseringarna samt de transportpolitiska principerna, i en form som är anpassad efter och konkretiserad med utgångspunkt i de olika myndigheternas uppdrag och utvecklingen i samhället över tid.

Skälen för regeringens bedömning

Styrningens former kritiserade

De senaste tjugo åren har det pågått ett utvecklingsarbete för att förändra och effektivisera den statliga styrningen av myndigheter. Detta arbete har

bidragit till att förbättra den ekonomiska styrningen i staten och att upprätthålla en effektiv förvaltning. Den finansiella styrningen och kontrollen är numera föremål för ett omfattande regelverk som liknar det som andra samhällssektorer tillämpar. Vid en internationell jämförelse ligger Sverige långt fram inom dessa områden. Även myndigheternas tillämpning av regelverket är god. En indikation på detta är att relativt få myndigheter erhåller revisionsanmärkningar.

Trots de framsteg och positiva effekter som uppnåtts till följd av tidigare vidtagna åtgärder i syfte att förändra och effektivisera styrningen av den statliga förvaltningen har styrningen av förvaltningen varit föremål för en omfattande och bitvis stark kritik. Kritiken har bl.a. kommit till uttryck i Styretredningens betänkande *Att styra staten – regeringens styrning av sin förvaltning* (SOU 2007:75) som överlämnades till regeringen i november 2007.

Utredningen gjorde följande problembeskrivning och analys:

— Regeringens styrsignaler till myndigheterna har varit otydliga eftersom de varit för många. Styrsignalerna har inte heller hängt samman sinsemellan, vilket skapat målkonflikter som ytterst gjort att myndigheterna fått avgöra vilka mål som ska prioriteras.

— För stort fokus har ägnats det årliga regleringsbrevet. Regleringsbreven har blivit överlastade med mål och återrapporteringskrav. Skillnaden mellan långsiktig strategisk styrning och kortsiktiga förskjutningar i myndighetsuppdraget har upplevts som oklar.

— Myndigheterna har behandlats på ett alltför likformigt sätt. För att styrningen ska bli framgångsrik måste styrningen anpassas till regeringens behov och den enskilda myndighetens förutsättningar.

— Det har varit ineffektivt att använda myndigheternas resurser för att ta fram information som sedan inte använts.

Ny inriktning med färre och tydligare styrsignaler

Mot bakgrund av Styretredningens förslag redovisade regeringen i budgetpropositionen för 2009 sin avsikt att utveckla myndighetsstyrningen så att den blir mer långsiktig och strategiskt orienterad.

I syfte att öka inslaget av långsiktighet i styrningen och därmed skapa en mer ändamålsenlig årlig styrning kommer myndigheternas instruktioner och de uppgifter som där anges utgöra basen för den löpande styrningen och återrapporteringen. I linje med detta har mängden återrapporteringskrav i regleringsbreven för 2009 begränsats för ett stort antal myndigheter. Det är inte nödvändigt för regeringen att för alla myndigheter varje år ange vilken information som ska återrapporteras. Detta kan myndigheterna själva ta ställning till, på basis av det grunduppdrag som varje myndighet har enligt sin instruktion. Regeringens styrning kommer därför att i allt mindre grad bygga på omfattande årliga återrapporteringskrav till myndigheterna. I de fall sådan styrning ändå behövs kommer det normalt att ske i myndigheternas regleringsbrev även i framtiden. Mer detaljerad information om tillståndet inom en viss sektor eller kort- och långsiktiga effekter av

statliga insatser kommer i huvudsak inte att redovisas i myndigheterna årsredovisningar, utan i andra former och sammanhang.

Kravet att årligen återrapportera resultat i form av effekter bör enbart användas i de fall där myndigheterna själva kan påverka dessa. För många styrsignaler i form av mål och återrapporteringskrav har i praktiken givit myndigheterna utrymme att själva bestämma vilka av dessa som ska vara vägledande för myndighetens verksamhet. Detta är enligt regeringen inte tillfredsställande.

Utveckling av regeringens styrning av myndigheterna inom transportområdet

I sin tidigare utformning kan regleringsbrevet sägas ha fungerat som ett medel att kommunicera transportpolitikens inriktning, i formell mening till myndigheterna, men i viss utsträckning i en informell mening även till övriga aktörer inom transportområdet. Regleringsbrevet innehöll före förändringen inte bara direktiv och mål för verksamheten under året utan även mer långsiktiga och strategiska styrsignaler.

I viss utsträckning har uppgifter av mer permanent karaktär som tidigare funnits i regleringsbrevet flyttat till myndigheternas instruktioner. Regeringens bedömning är dock att det därutöver kommer att behövas andra medel för styrning och kommunicering av regeringens politik som å ena sidan gäller på flera års sikt och som å andra sidan har en friare form än den relativt avskalade och strikta struktur som en myndighetsinstruktion har.

Regeringen har därför för avsikt att utveckla den del av myndighetsstyrningen inom transportområdet som sker på några års sikt. För regeringens styrning av myndigheter kommer således målen i propositionen, som vänder sig till riksdagen, att anpassas och konkretiseras allt efter myndigheternas olika uppgifter och efter utvecklingen över tid. Indikatorer för återrapportering av måluppfyllelse kommer att behöva utvecklas, särskilt inom tillgänglighetsområdet.

Det är angeläget att arbetet med att konkretisera och kvantifiera de transportpolitiska målen och deras preciseringar fortsätter. Det går sannolikt att ta erfarenheter från arbetet med att ta fram indikatorer och återrapportering om trafiksäkerhet på väg (*Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020*, VV 2008:31). En framgångsfaktor har där varit att förslag till indikatorer har tagits fram i nära samverkan med alla relevanta aktörer.

Regeringen har för avsikt att vidta nödvändiga åtgärder för att skapa tillfredsställande metoder för att följa upp måluppfyllelsen för övriga målområden.

Förslaget om transportmålsråd för uppföljning med föreslagna mått och indikatorer

Förslagen i SIKAs underlag: Förslaget innehåller en stor satsning på ökad kvantifierbarhet genom införandet av ett samlat system med ett relativt stort antal indikatorer och mått för uppföljning av transportpolitiken. Ett sådant system kräver dock resurser och SIKAs förslår inrättande av ett Transportmålsråd, som en nationell

trafikslagsoberoende statlig organisation med ansvar för sammanställning, analys och uppföljning av föreslagna indikatorer och etappmål samt stöd till berörda myndigheter.

Remissinstanserna: Flertalet av remissinstanserna, exempelvis Banverket, Luftfartsverket, Vägtrafikinspektionen, Rikstrafiken, Energimyndigheten, Verket för näringslivsutveckling (Nutek), Konsumentverket, Länsstyrelsen i Gävleborg, Länsstyrelsen i Västernorrland, Stockholms läns landsting, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Östsmå, Sveriges kommuner och landsting (SKL), Helsingborgs stad, Västtrafik och Gröna Bilister ställer sig tveksamma till om nyttan av det starkt utökade antalet indikatorer och mått – varav många ännu inte är färdigutvecklade och allmänt accepterade – motsvaras av de kraftigt utökade resurser som krävs.

Rikstrafiken, Energimyndigheten, Regionförbundet Jönköpings län, *Näringslivets Transportråd*, *Sveriges Transportindustriförbund*, *Svenskt Flyg*, *Sveriges hamnar*, *Sveriges Redareförening*, *Sveriges Skeppsmäklareförening*, *Sveriges Åkeriförening*, *Tågoperatörerna och Svenska Privatvagnsföreningen* ställer sig tveksamma eller avvisande till förslaget om inrättande av ett transportmålsråd, medan Luftfartsverket, *Sjöfartsverket*, *Transportstyrelseutredningen* och *Region Skåne* hänvisar till att Trafikverksutredningen (N 2008: 06) har i uppdrag att ta ett samlat grepp om myndighetsorganisationen inom transportområdet. *Verket för innovationssystem (Vinnova)* uppfattar förslaget om transportmålsråd som att SIKA inte längre anser sig lämplig för de uppgifter som rådet föreslås handha, medan Banverket, Länsstyrelsen i Västernorrland, *Region Västra Götaland* och *Västtrafik* fortsatt förordar SIKA som uppföljningsmyndighet.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen avvisar förslaget att förordna ett allmänt bruk av de av SIKA föreslagna måtten och indikatorerna liksom inrättandet av det föreslagna Transportmålsrådet.

En starkare styrning åstadkoms inte med ett alltför stort antal styr signaler, som inte heller är anpassade efter de olika myndigheterna – utan snarare genom att ett färre antal prioriterade väljs ut. I regeringens förslag har detta skett bl.a. genom färre mål och målpreciseringar jämfört med de än så länge gällande delmålen och etappmålen. Förslaget skulle även kräva stora resurser dels för utvecklingsarbetet, dels för själva uppföljningen, resurser som skulle riskera att tas från den operativa verksamheten. Enligt regeringens mening är måluppföljningen en viktig del av målstyrningen, men den bör fokusera på det som är väsentligt från styr synpunkt för att bli effektiv.

Uppföljning av uppfyllelse av mål och målpreciseringar bör ske genom indikatorer. Inom vägtrafiksäkerhetsområdet har Vägverket efter samråd med många aktörer utvecklat ett begränsat antal förankrade och accepterade sådana för uppföljning. Fördelen med detta arbetssätt är att det underlättar andra – kommunala, regionala, ideella och kommersiella – aktörers engagemang. Olika aktörers insatser underlättas genom att det finns en relativt gemensam målbild – även om varje aktör konkretiserar sina egna mål – och en gemensam vision, nollvisionen.

Indikatorer för återrapportering av måluppfyllelse kommer att behöva utvecklas inom övriga områden, särskilt inom tillgänglighetsområdet. Regeringens intention är att myndigheterna inom transportområdet ska

utveckla sådana med en trafikslagsövergripande ansats, efter samråd bl.a. med myndigheter inom näringspolitiken och den regionala tillväxtpolitiken samt i dialog med aktörer i transportsektorn och på den regionala nivån. I denna fråga går det sannolikt att lära från arbetet med att ta fram indikatorer och återrapportering om trafiksäkerhet på väg.

Trafikverksutredningen – ett av regeringens initiativ för att effektivisera förvaltningen

I sammanhanget bör det nämnas att Trafikverksutredningen (N 2008: 06), vars slutbetänkande ska lämnas senast den 1 april 2009, bl.a. har i uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet. Utifrån sin analys ska utredaren föreslå lösningar, organisatoriska eller andra, som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken. Förslagen till lösningar ska inriktas på strukturer, arbetsprocesser och organisering av de statliga myndigheterna och deras verksamheter inom transportområdet. I detta inkluderas att se över och föreslå nya former och arbetssätt samt överväga olika organisationsformer för den strategiska planeringen av transportinfrastrukturen på lång och medellång sikt. Även analys av vilka möjligheter till effektiviseringar och synergier som kan finnas genom en omorientering av myndigheternas uppdrag, verksamhet och organisering ingår.

Utredningen har i delbetänkandet Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar (SOU 2008:128) analyserat det man kallar sektorsansvaret inom de nationella transportmyndigheternas ansvarsområde. Avsikten har varit att myndigheterna även ska verka utanför det egna kärnområdet med framför allt mjuka styrmedel för att påverka marknadens aktörer i en viss riktning – och har använts kanske främst inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet. Man konstaterar att någon entydig definition av vad som avses med sektorsansvar, sektorsuppgifter och sektorsmyndighet inte finns, och föreslår att sektorsansvaret ersätts med tydligt definierade stabs- och verkställighetsuppgifter inom myndigheternas respektive verksamhetsområden. Delbetänkandet är under remissbehandling.

7.6 Målen som utgångspunkt och stöd för andra aktörers engagemang

Regeringens bedömning: De transportpolitiska målen bör kunna vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland många olika aktörer.

Förslagen i SIKAs underlag: Underlaget stämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: I huvudsak finns ett stöd för att de transportpolitiska målen ska kunna användas av andra aktörer och inte endast av de statliga myndigheterna i den statliga transportpolitiken,

dock med förbehållet att det inte inverkar på det kommunala självstyret och det kommunala planmonopolet. Prop. 2008/09:93

Skälen för regeringens bedömning: Regeringens strävan är att de transportpolitiska målen bör kunna vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland olika aktörer t.ex. i kommuner och regioner, i näringslivet och i ideella organisationer. Staten kan genom transportpolitiken åstadkomma en del av det som är eftersträvansvärt i transportsystemet och i samhället.

För att Sverige ska kunna bryta utanförskapet, bidra till hållbar tillväxt och utvecklingskraft i hela landet behövs dock att alla goda krafter ger sitt bidrag. Regeringens strävan är att underlätta att de många olika aktörernas – kommunernas, regionernas, ideella föreningars och näringslivets – engagemang ska bidra till hållbar utveckling. De transportpolitiska målen och målpreciseringarna är styrande för den statliga politiken inom transportområdet, men kan samtidigt vara utgångspunkt, inspiration och stöd för andra aktörers ställningstaganden och engagemang – när de sätter upp egna mål efter sina egna förutsättningar.

8 Konsekvenser

Jämställdhetsarbetet inom transportsektorn och de nya målen

Enligt regeringens bedömning kommer propositionen att ha positiv påverkan på jämställdhetsarbetet inom transportsektorn. Med de reviderade målen får arbetet ett ökat fokus på vad ett jämställt transportsystem innebär, nämligen att det likvärdigt ska svara mot kvinnors och mäns transportbehov och att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. Ett jämställt transportsystem medverkar till kvinnors och mäns lika möjligheter att ta sig till jobbet, utöva fritidsintressen och vara aktiva samhällsmedborgare. Den huvudsakliga strategin för att uppnå ett jämställt transportsystem är jämställdhetsintegrering. Det innebär att transportsektorns aktörer ska organisera, förbättra, utveckla och utvärdera alla sina beslutsprocesser så att jämställdhetsperspektivet införlivas i alla dess steg.

Näringslivet och de nya målen

I den nya målstrukturen finns en ökad fokusering på att målen ska bidra till att stärka näringslivets internationella konkurrenskraft och underlätta hållbar regionförstoring i hela landet. I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Detta är en nödvändighet för Sveriges välbefinnande. Att effektivisera transportsystemet och att resor och transporter som ökar tillgängligheten blir klimatsmartare och säkrare är eftersträvanvärt. Däremot är det inget mål i sig att minska resandet.

Miljö- och hälsofrågorna och de nya målen

Eftersom investeringar inom transportsektorn omfattar stora ekonomiska volymer och har påverkan, inte enbart på kort sikt utan under många år, är det enligt regeringen angeläget med en långsiktig signal och målbild.

Såväl den gällande, som den föreslagna reviderade målstrukturen fokuserar på att transportsystemet ska bidra till uppfyllelse av miljö kvalitetsmålen med tillhörande delmål. Miljömålssystemets uppbyggnad är under översyn genom Utredningen om miljömålssystemet (M 2008:02), som beräknas avsluta sitt arbete den 30 september 2009. Regeringens förslag till reviderade mål har kommunicerats med utredningen.

Preciseringarna för miljö och hälsa tar också sin utgångspunkt i allianspartiernas överenskommelse från februari 2009 om en hållbar energi- och klimatpolitik för miljö, konkurrenskraft och trygghet. I överenskommelsen presenterar regeringen en väg ut ur beroendet av fossil energi. En satsning på förnybar energi och effektivare energianvändning stärker svensk försörjningstrygghet och konkurrenskraft och ger svensk forskning och företagande en ledande

roll i den globala omställningen till en kolsnål ekonomi. Svensk industri kan vara världsledande i omställningen bland annat genom utvecklingen av hybridfordon, elbilar och biodrivmedel. Prop. 2008/09:93

Statsfinanserna och de nya målen

De nya målen i sig bör ha begränsad påverkan på statsfinanserna jämfört med motsvarande mål i dag. Transportpolitikens huvudinriktning, med det övergripande målet och de transportpolitiska principerna ligger fast. Genomförandet av transportpolitiken ska genomföras på ett kostnadseffektivt, resultatinkänt sätt med hög måluppfyllelse.

I sammanhanget är det dock värt att nämna att i propositionen Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) betonar regeringen betydelsen av ökad effektivisering i anläggningsbranschen för att få ut mer resultat, måluppfyllelse och samhällsnytta för satsade skattemedel. Eftersom varje procents effektivisering innebär stora summor inom såväl byggande som drift och underhåll så är detta en essentiell och prioriterad fråga för regeringen.

Bilaga 1 Förteckning över remissinstanser avseende Statens institut för kommunikationsanalys rapporter Förslag till ny transportpolitisk målstruktur: Del 1 Analys av förutsättningar och Del 2 Förslag till reviderade mål (SIKA rapport 2008: 2 och 3)

Näringsdepartementet skickade den 16 juli 2008 ut SIKA:s analys av brister i nuvarande målstruktur och målens tillämpning respektive förslag till ny transportpolitisk målstruktur på remiss.

Följande remissinstanser har svarat och gett synpunkter: Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Vägverket, Transportstyrelseutredningen (N 2007:05), Vägtrafikinspektionen vid Vägverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), AB Svensk Bilprovning, Rikspolisstyrelsen (RPS), Konkurrensverket, Energimyndigheten, Verket för innovationssystem (Vinnova), Verket för näringslivsutveckling (Nutek), Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS), Glesbygdsvverket, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Boverket, Statskontoret, Jämställdhetsombudsmannen (JämO), Folkhälsoinstitutet (FHI), Länsstyrelsen i Dalarna, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Gävleborg, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västernorrland, Länsstyrelsen i Västmanland, Sveriges kommuner och landsting (SKL), Landstinget Gävleborg, Norrbottens läns landsting, Stockholms läns landsting, Region Dalarna, Region Halland, Region Skåne, Regionförbundet Sörmland, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Västra Götaland, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Kalmar län, Regionförbundet Östsm, Göteborgs stad, Karlskrona kommun, Lindesbergs kommun, Växjö kommun, Svensk kollektivtrafik, Svenska bussbranschens riksförbund, Västtrafik AB, Skånetrafiken, Branschföreningen tågoperatörerna, Svenska privatvagnsföreningen, BIL Sweden, Sveriges åkeriföretag, Sveriges hamnar, Sveriges redareförening, Sveriges skeppsmäklareförening, Svenskt flyg AB, Näringslivets transportråd, Stockholms handelskammare, Sveriges transportindustriförbund, Svenska transportarbetareförbundet, Cykelfrämjandet, Gröna bilister, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Resenärsforum, Svenska naturskyddsföreningen (SNF). Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och Luftfartsstyrelsen har meddelat att synpunkter lämnas genom Transportstyrelseutredningens yttrande.

Följande remissinstanser har inte svarat eller svarat men avstått från att ge synpunkter: Diskrimineringsombudsmannen (DO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Trafikverksutredningen (N 2008:06), Socialstyrelsen, Handikappombudsmannen, Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam), Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Landstinget i Halland, Mälardalsrådet, Region Blekinge, Region Gävleborg, Regionförbundet Örebro, Västmanlands kommuner och landsting, Avesta kommun, Haparanda kommun, Katrineholms

kommun, Lunds kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Prop. 2008/09:93
Nyköpings kommun, Sollentuna kommun, Uddevalla kommun, Umeå
kommun, Statens Järnvägar, Länstrafiken i Västerbotten AB,
Storstockholms Lokaltrafik AB (SL), Värmlandstrafik AB,
Västernorrlands läns Trafik AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB,
Järnvägsforum, Svenska Tågkompaniet, Svenska Taxiförbundet, Svenska
Petroleuminstitutet (SPI), Svenskt näringsliv och Svenska
cykelsällskapet.

Bilaga 2 Förteckning över remissinstanser avseende Vägverkets publikation Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020 (VV 2008:31)

Näringsdepartementet skickade den 16 juli 2008 ut Vägverkets redovisning av ett regeringsuppdrag att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen.

Följande remissinstanser har svarat och gett synpunkter: Arbetsmiljöverket, Banverket, Folkhälsoinstitutet, Rikspolisstyrelsen, Statens naturvårdverk, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Verket för innovationssystem (Vinnova), Vägtrafikinspektionen, Karlskrona kommun, Region Dalarna, Region Skåne, Regionförbundet Östsmåland, Sveriges Kommuner och Landsting, Göteborgs Stad Trafikkontoret, Västtrafik AB, Bil Sweden, Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Resenärsforum, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Motorcyklister, Sveriges Trafikskolors Riksförbund och Däckspecialisternas Riksförbund.

Följande remissinstanser har inte svarat, svarat men avstått från att ge synpunkter eller hänvisar till yttrande på SIKA:s utredning: Diskrimineringsombudsmannen, Energimyndigheten, Glesbygdsverket, Handikappombudsmannen, Institutet för tillväxtpolitiska studier, Jämställdhetsombudsmannen, Järnvägsstyrelsen, Konkursverket, Konsumentverket, Luftfartsstyrelsen, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Dalarna, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Gävleborg, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västernorrland, Länsstyrelsen i Västmanland, Rikstrafiken, Sjöfartsinspektionen, Sjöfartsverket, Socialstyrelsen, Statskontoret, Verket för näringslivsutveckling, AB Svensk Bilprovning, Affärsverket Statens Järnvägar AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB, SJ AB, Landstinget Gävleborg, Landstinget i Halland, Norrbottens läns landsting, Stockholms läns landsting, Avesta kommun, Haparanda kommun, Helsingborgs stad, Katrineholms kommun, Lindesbergs kommun, Lunds kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Nyköpings kommun, Sollentuna kommun, Växjö kommun, Uddevalla kommun, Umeå kommun, Mälardalsrådet, Region Blekinge, Region Gävleborg, Region Halland, Region Södermanland, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Västra Götaland, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Kalmar län, Regionförbundet Örebro, Västmanlands kommuner och landsting, Stockholms handelskammare, Svensk Kollektivtrafik, Länstrafiken i Västerbotten AB, Skånetrafiken, Storstockholms Lokaltrafik AB, Värmlandstrafik AB, Västernorrlands läns Trafik AB, Cykelfrämjandet, Föreningen Gröna Bilister, Järnvägsforum, LO, SACO, Svenska Cykelsällskapet, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Tågkompaniet, Svenskt Flyg AB, Svenskt Näringsliv, Sveriges

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 mars 2009

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Erlandsson, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling

Föredragande: statsrådet Olofsson

Regeringen beslutar proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter



Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.