

bilaga 1, Jämförelse av Trafikanalys nyckelindikatorer och Trafikverkets Agenda 2030-arbete med prioriterade aspekter.

Trafikanalys nyckelindikatorer överensstämmer relativt väl med de prioriterade aspekter som Trafikverket har diskuterat internt i sitt Agenda 2030 arbete. Trafikverket har fler målsatta aspekter än Trafikanalys och ambitionsnivån för flera av dem är högre, t.ex för trafiksäkerhet och luftföroreningar. Även på tillgänglighet är Trafikverket något mera konkret och har delat upp tillgänghetsaspekterna på gods, tätorter och landsbygd. Trafikanalys har delat upp tillgänglighet på gods; arbete och skola; samt övriga persontransporter. Se tabellen.

**Lika som bär? Trafikanalys nyckelindikatorer och Trafikverkets prioriterade aspekter.**

Trafikanalys nyckelindikator	Mål	Trafikverkets Prioriterad aspekter	Mål 2030	2050-vision	Kommentar om skillnaden
<b>Växthusgasutsläpp</b>	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utom flyg ska vara minst 70 % lägre 2030 jämfört med 2010.	<b>Klimat</b>	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 % lägre 2030 jämfört med 2010.	Transportsektorn är fossilfri.	<i>Samma mål.</i>
<b>Energieffektivitet</b>	Energieffektiviteten ska kontinuerligt förbättras.	-	-	-	<i>Trafikverket saknar ett energieffektiviseringsmål.</i>
<b>Påverkan på naturmiljön</b>	-	<b>Biologisk mångfald</b>	Andelen landskapsanpassad infrastruktur ska öka med minst 50 % till 2030 jämfört med 2015.	Transportinfrastrukturen är landskapsanpassad.	<i>Trafikanalys ej målsatt.</i>
<b>Påverkan på människors livsmiljö</b>	Andelen personer som utsätts för skadliga nivåer av luftföroreningar från trafik ska minska kontinuerligt.	<b>Luftkvalitet</b>	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO2 i urban bakgrund och PM10 i gaturum uppnås.	Ingen dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet, varken i olyckor eller av luftföroreningar och buller.	<i>Trafikanalys för svag målsättning, finns Riksdagsbeslut på miljömålen.</i>
<b>Påverkan på människors livsmiljö (som ovan)</b>	Andelen personer som utsätts för skadliga nivåer av buller från	<b>Buller</b>	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 % jämfört med 2015 och ingen	Se ovan.	<i>Trafikanalys för svag målsättning.</i>

	trafik ska minska kontinuerligt.		ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärdena.		
<b>Omkomna och allvarligt skadade</b>	TS ska utvecklas gynnsamt i hela transportsystemet. Antal omkomna i vägtrafiken, bantrafiken och fritidssjöfarten ska halveras till år 2030, jämfört med 2015. Antalet skadade ska minska med 25 %.	<b>Trafiksäkerhet</b>	Minst 50 % färre dödas och minst 25 % färre skadas allvarligt i vägtransportsystemet jämfört med 2020.	Se ovan.	<i>Trafikanalys för svag målsättning.</i>
	Se ovan.		År 2030 ska minst 50 % färre dödas i bantrafik jämfört med 2020.	Se ovan.	
<b>Fysiskt aktiva resor (dock ej nyckelindikator)</b>	Andelen personer som får sitt behov av fysisk aktivitet uppfyllt genom sina dagliga resor ska öka fortlöpande.	<b>Aktivt resande</b>	Andel resor med gång, cykel eller kollektivtrafik i tätort ökar med minst med 20 % (?) jämfört med 2015, vilket bidrar till ökad folkhälsa. <sup>1</sup>	Det ska gå att smidigt, tryggt och säkert ta sig till alla målpunkter med gång och cykel året runt.	<i>Trafikanalys har en för svag målsättning, och det är ingen nyckelindikator.</i>
<b>Tillgänglighet - godstransporter</b>	Tillgängligheten ska till 2030 ha utvecklats positivt och bidragit till en ökad tillväxt, sysselsättning och bostadsförsörjning.	<b>Tillgänglighet i hela landet</b>	Vägnätet har anpassats till areella näringsars behov av tyngre transporter samt öppnats upp för längre transporter på mittseparerade vägar. Tunga järnvägsstråk har anpassats till näringslivets behov av längre och tyngre tåg och omlastningsmöjligheterna mellan trafikslagen har förbättras. Transportbranschen tillämpar rättvisa villkor i sund konkurrens.	Godstransporterna är hållbara, flexibla, skräddarsydda och fullt ut integrerade mellan olika aktörer och trafikslag. Samverkan sker inom ramen för en sund konkurrens.	<i>Trafikanalys har skurit tillgänglighet på gods; arbete och skola; övrigt. Trafikverket på gods; tätort och landsbygd. Och är mer precisa.</i>
<b>Tillgänglighet till arbete och skola</b>	Som ovan.		I landsbygderna har medborgarna grundläggande tillgänglighet till	Medborgare har god tillgänglighet till	

<sup>1</sup> Basbehov avser 30 min/dag 7 dgr/vecka. Miljömålsberedningen föreslår att andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i tätort ska vara minst 25 procent år 2025.

			arbetsplatser, offentlig och kommersiell service samt kultur/upplevelser och näringslivet har tillgång till utbildad arbetskraft och marknader.	arbetsplatser, offentlig och kommersiell service samt kultur/upplevelser och näringslivets har god tillgång till utbildad arbetskraft och marknader oavsett var man bor och verkar i landet.	
<b>Tillgänglighet – övriga persontransporter</b>	Som ovan.		Tillgängligheten i större tätorter tillgodoses genom en samordnad trafik- och stadsplanering för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik samt effektiv varuförsörjning framför biltrafik.	Större tätorter är attraktiva för boende och andra verksamheter, med hög andel av gång- cykel och kollektivtrafik och effektiv varuförsörjning.	
<b>Användbarhet för alla i transportsystemet</b>	-	<b>Tillgänglighet för alla</b>	Personer med funktionsnedsättning har likvärdiga möjligheter som övriga grupper i samhället att resa, oavsett bostadsort och resmål.	Alla medborgare, oavsett ålder, kön, bakgrund, funktionsnedsättning eller ekonomi kan använda transportsystemet för sina grundläggande transportbehov.	<i>Trafikanalys saknar mål.</i>
	-		Transportsystemet tillgodoser utsatta grupperns behov av grundläggande tillgänglighet till arbetsplatser, offentlig och kommersiell service samt kultur/upplevelser.	Se ovan.	<i>Trafikanalys saknar mål.</i>
-		<b>Tillförlitlighet och enkelhet</b>	Kollektivtrafikresan upplevs tillförlitlig, bekväm och trygg, samt enkel att planera, betala och omplanera vid störningar, oavsett var man är i landet.	Kollektivtrafikresor och andra transportsystemtjänster (person/gods) upplevs som smidiga och enkla samt ingår i ett samlat utbud.	<i>Trafikanalys saknar mål.</i>
-		<b>Trygghet</b>	Minst 75 % (?) av de oskyddade trafikanterna upplever att transportsystemet är tryggt att använda och vistas i.	Alla medborgare upplever transportsystemet tryggt att använda och vistas i.	<i>Trafikanalys saknar mål.</i>

