



Datum
2007-08-21

Vår beteckning
Dnr: 0403-07-02679

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Transportkvalitet – indikatorer för uppföljning

Sjöfartsverket redovisar i bilagd rapport uppdraget att föreslå indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet hög transportkvalitet enligt regleringsbrevet för budgetåret 2007.

Redovisningen har tagits fram i samråd med Statens institut för kommunikationsanalys.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, tillförordnade chefen för transportpolitiska enheten Magnus Sundström samt samhällsekonom Emil Hesse, den sistnämnde föredragande.

Jan-Olof Selén

Emil Hesse

TRANSPORTKVALITET - INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

BEFINTLIGA MÅTT OCH INDIKATORER SAMT FÖRSLAG PÅ KOMPLETTERANDE INDIKATORER

REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG

TRANSPORTKVALITET - INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING

BEFINTLIGA MÅTT OCH INDIKATORER SAMT FÖRSLAG PÅ KOMPLETTERANDE INDIKATORER

Datum: 2007-08-21

Innehållsförteckning

Bakgrund och utgångspunkter	3
Tolkning av uppdraget	3
Tidigare uppdrag och rapporter	4
Rapporter framtagna i samarbete med övriga trafikverk och SIKKA	4
Mått och indikatorer för transportsektorn	6
Nuvarande mått och indikatorer för delmålet Hög transportkvalitet	7
Mål och mått i Sjöfartsverkets regleringsbrev	7
Redovisning av utvecklingen inom sjöfartssektorn	8
En utvidgad uppsättning indikatorer för en mer komplett uppföljning.....	12
Fortsatt arbete med utveckling av mått och indikatorer.....	15

SAMMANFATTNING

Denna rapport utgör Sjöfartsverkets redovisning av uppdraget i regleringsbrevet för år 2007 att i samråd med SIKÄ föreslå indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet Hög transportkvalitet.

Mot bakgrund av den översyn av de transportpolitiska målen som för tillfället görs är det naturligt att i denna rapport ge förslag på indikatorer som direkt kan användas i uppföljningen.

I uppföljningen av transportpolitiken har mått och indikatorer en viktig roll. Att välja lämpliga indikatorer i ett lagom antal är en lika viktig fråga.

I rapporten har Sjöfartsverket valt att framför allt föreslå sådana indikatorer som kan användas och mätas i nutid. I rapporten presenteras ett antal förslag på nya indikatorer.

Bakgrund och utgångspunkter

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2007 anges att:

”Sjöfartsverket skall, i samråd med SIKA föreslå indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet Hög transportkvalitet”.

Utgångspunkten skall vara regeringens bedömning av delmålet och etappmålet i propositionen *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160).

I propositionen skriver regeringen att bedömningen är att delmålet Hög transportkvalitet även i fortsättningen bör ha följande lydelse:

”Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet”.

Vidare skriver regeringen att följande, delvis förändrade, etappmål bör gälla för delmålet hög transportkvalitet:

”Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör, mätt i termer av tillförlitlighet, trygghet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet samt tillgång till information successivt förbättras.

Sverige bör arbeta för att kunna jämföra dessa kvalitetstermer med övriga EU-länders. Passagerares rättigheter bör stärkas”.

I den transportpolitiska propositionen 2006 *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160) gör regeringen bedömningen att delmålet bör ha samma formulering som tidigare. För etappmålet gjordes två justeringar då kvalitetsfaktorn säkerhet ersattes av trygghet samt att förutsägbarhet ersattes av tillförlitlighet.

Tolkning av uppdraget

I arbetet med uppdraget att föreslå indikatorer för delmålet Hög transportkvalitet har Sjöfartsverket valt att framför allt föreslå sådana indikatorer som kan användas och mätas i nutid. För en djupare diskussion om hur en ideal indikator ska utformas och mätas hänvisar vi till tidigare utredningar inom området.

Mot bakgrund av den översyn av de transportpolitiska målen som för tillfället görs är det naturligt att i denna rapport ge förslag på indikatorer som direkt kan användas i uppföljningen. Om de transportpolitiska delmålen eller etappmålen förändras kan även indikatorerna behöva

förändras. Detta blir då en framtida fråga varför förslag på utveckling av nya indikatorer endast delvis berörs i denna rapport.

Tidigare uppdrag och rapporter

Sjöfartsverket fick i regleringsbrevet för 2002 i uppdrag att med bistånd av SIKA utveckla ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer för delmålen om tillgänglighet och en positiv regional utveckling samt för delmålet en hög transportkvalitet.

Arbetet redovisades i rapporten *”Uppföljning av delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet inom sjöfartsområdet - utveckling av mått, indikatorer och uppföljningssystem”*. I rapporten beskrivs bland annat de mått, indikatorer och uppföljningssystem som då hade använts samt de befintliga system som skulle kunna stödja utvecklingen av ett uppföljningssystem.

I regleringsbrevet för 2003 fick Sjöfartsverket i uppdrag att fortsätta utvecklingen av ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer för delmålen om tillgänglighet och en positiv regional utveckling samt för delmålet en hög transportkvalitet.

Arbetet redovisades i rapporten *”Uppföljningssystem för delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet inom sjöfartsområdet - principer och exempel på mått och indikatorer”*. I rapporten finns förslag på mått och indikatorer för att som ett första steg beskriva måluppfyllelsen för de tre transportpolitiska delmålen. Många av dessa mått och indikatorer har de senaste åren använts i Sjöfartsverkets sektorsrapport för att beskriva utvecklingen inom sjöfartssektorn.

Rapporter framtagna i samarbete med övriga trafikverk och SIKA

Trafikverken tillsammans med SIKA har tidigare bland annat presenterat rapporterna:

Mått för måluppföljning - tänkbare mått för de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet. Lägesrapport Persontransporter (SIKA Rapport 2004:5).

Rapporten innehåller både en omfattande diskussion om hur man bör mäta och definiera olika parametrar. Vidare finns konkreta förslag på mått för att mäta tillståndet och utvecklingen kopplat till de tre delmålen. När det

gäller delmålet transportkvalitet är dock förslagen på konkreta mål relativt få.

Vidareutveckling av de transportpolitiska målen (SIKA Rapport 2000:1) med underlagsrapporten En hög transportkvalitet för näringslivet – underlag om mål, mått och metoder (Rapport från arbetsgrupp inom SIKAs måluppdrag 2000-01-31).

Underlagsrapporten togs fram tillsammans med representanter från näringslivet och beskriver till stor del vilka olika faktorer som näringslivet anser viktigast när det gäller transporter.

Mått och indikatorer för transportsektorn

Inom många politikområden har mål satts upp för att ge vägledning vid beslut och hjälp för att styra verksamheten i önskvärd riktning. Inom transportpolitiken betonas att transporterna inte har något egenvärde utan är ett medel för att uppnå överordnade välfärdspolitiska mål. Inom transportpolitiken finns ett övergripande mål och delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt, samt etappmål som anger lämpliga steg på vägen mot de långsiktiga målen.

Det övergripande transportpolitiska målet är visionärt, allmänt formulerat och därmed inte direkt uppföljningsbart. Även flera av de transportpolitiska delmålen är svåra att kvantifiera och därmed följa upp. Därför är det först på etappmålsnivån som det börjar bli möjligt att göra en konkret uppföljning. För att uppväga bristen på uppföljningsmetoder för det övergripande målet och delmålen används en uppsättning indikatorer och mätetal som är relaterade främst till etappmålen. Om de olika indikatorerna visar att utvecklingen inom respektive område går i rätt riktning görs antagandet att även utvecklingen gentemot det övergripande målet går i rätt riktning.

Formuleringen av det övergripande målet och delmålen innebär svårigheter till en god mätbarhet. Men en mycket stark betoning av mätbarhet hos målen kan även skymma andra potentiellt viktiga aspekter av målen eftersom de också rymmer en handlingsdimension. De transportpolitiska delmålen kan spela en roll för att inspirera prestationer och utveckling av nya handlingsvägar. Utan möjlighet att mäta eller bedöma utvecklingen är det dock svårt att styra utvecklingen gentemot målen och med tiden riskerar målen att tappa sin funktion.

De indikatorer som är kopplade till respektive etappmål eller delmål har i detta sammanhang en viktig roll för att ge svar på frågan om utvecklingen går i rätt riktning. När det gäller delmålet om transportkvalitet har tidigare genomförda studier visat att det mot bakgrund av dagens kunskapsläge finns svårigheter att på ett entydigt, relevant och enhetligt sätt mäta måluppfyllelsen. Det är emellertid möjligt att knyta mått och indikatorer på ett lösare sätt till målet utan att därmed göra anspråk på att målets innebörd i sin helhet fångas i dessa mått och indikatorer. Rätt valda mått och indikatorer kan ändå vara ett tillräckligt bra underlag för att bedöma hur den faktiska utvecklingen ter sig med avseende på delmålet.

Nuvarande mått och indikatorer för delmålet Hög transportkvalitet

I samband med infrastrukturpropositionen 2001 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (prop. 2001/02:20) skedde flera förändringar för delmålet om en hög transportkvalitet. Målet vidgades till att omfatta såväl medborgarna som näringslivet. Dessutom formulerades etappmål, som angav de kvalitetsdimensioner som bör fokuseras på. Det angavs att kvaliteten mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information, successivt bör förbättras. Vidare angavs ambitionen att Sverige bör arbeta för att kunna jämföra dessa kvalitetstermer med övriga EU-länders.

I propositionen Moderna transporter gjordes förändringen att termerna säkerhet ersattes av trygghet och förutsägbarhet ersattes av tillförlitlighet.

Formuleringen av etappmål för delmålet anger att transportkvaliteten successivt bör förbättras. Det anges däremot inte hur mycket, inom vilka områden eller i vilken takt förbättringarna ska ske eller om någon specifik målnivå önskas uppnås vid en specificerad tidpunkt. I avsaknad av mätetal får frågan om transportkvaliteten mätt i de olika kvalitetstermerna har förbättrats besvaras med ett enkelt ja eller nej. För att kunna avgöra om transportkvaliteten har förbättrats används en uppsättning indikatorer som tillsammans ger en bild av utvecklingen.

De mått och indikatorer som används idag beskriver framförallt utvecklingen inom olika delområden. Tillsammans förutsätts indikatorerna ge en bild av utvecklingen i stort. Det är därför viktigt att löpande se över sammansättningen av indikatorer och när det är motiverat komplettera med nya för att på så sätt få en så bra bild av den samlade utvecklingen som möjligt. Justeringar kan motiveras av att målbilden har förändrats, men också av att förutsättningarna för uppföljning förändras. Utvecklade informationssystem, såsom nya tillämpningar av AIS-data (automatic identification system) kan exempelvis skapa möjligheter för uppföljning inom sjöfartens område.

Mål och mått i Sjöfartsverkets regleringsbrev

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2007 anges att kvaliteten i det svenska sjötransportsystemet, mätt i termer av tillförlitlighet, trygghet, flexibilitet,

bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information successivt skall förbättras.

I regleringsbrevet anges även att svenska farleder med intensiv fartygstrafik senast år 2014 skall vara sjömätta i enlighet med internationellt antagen standard. Detta mål gäller även de farleder som ofta trafikeras av fartyg som transporterar miljöfarligt gods och olja. I yta räknat innebär målsättningen att 40000 km² ska mätas under perioden 2006-2014, eller drygt 4400 km² per år.

Återrapportering

I Sjöfartsverkets regleringsbrev för år 2007 begär regeringen följande återrapportering.

- Sjöfartsverket skall redovisa förseningar och andra störningar som ligger under Sjöfartsverkets kontroll.
- Sjöfartsverket skall redovisa hur stor andel av de allmänna sjökorten som är digitaliserade¹.
- Sjöfartsverket skall redovisa hur stor andel av farleder med intensiv fartygstrafik som uppfyller IHO:s standard S 44.
- Sjöfartsverket skall redovisa hur stor yta som sjömätts under 2007. Redovisningen skall delas upp i skärgårdsmätningar och utsjömätningar.

Återrapporteringen skall ske i Sjöfartsverkets sektorsrapport.

Redovisning av utvecklingen inom sjöfartssektorn

Utvecklingen inom sjöfartssektorn rapporteras och åskådliggörs i flera olika sammanhang. Från Sjöfartsverket ges en samlad bild av utvecklingen i verkets sektorsrapport. På regeringens uppdrag genomför även SIKA en årlig uppföljning av utvecklingen gentemot de transportpolitiska målen inom hela transportsektorn.

I Sjöfartsverkets sektorsrapport görs den återrapportering som efterfrågas i regleringsbrevet. Sektorsrapporten innehåller dessutom en vidare uppföljning av utvecklingen inom sjöfartssektorn. Rapporteringen är i

¹ Samtliga svenska sjökort är nu digitaliserade med undantag av ett översiktskort som ska nyproduceras.

huvudsak uppdelad efter de transportpolitiska målen. För att ge en god bild av hur sektorn har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska delmålen görs redovisningen både som beskrivande texter och redovisning av mått och indikatorer. Måtten redovisas bland annat i tabeller eller kartor. Sjöfartens bidrag till ökad tillgänglighet, regional utveckling och transportkvalitet redovisas gemensamt.

Förutom redovisningen av förseningar, antal digitaliserade sjökort och sjömätta farleder som har ett återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet rapporteras bland annat fartygstrafikens frekvens och kapacitet i olika avseenden.

Många indikatorer har bäring mot flera delmål. I följande tabell, som är en sammanställning över de indikatorer som redovisades under kapitlet tillgänglighet, regionalutveckling och transportkvalitet i Sjöfartsverkets sektorsrapport för år 2006, görs ett försök till markering av de indikatorer som starkast kan knytas till transportkvalitet samt vilka kvalitetsfaktorer de representerar. Det bör dock observeras att dessa indikatorer även kan innehålla viktig information vid uppföljning av de andra delmålen samt att även andra indikatorer kan vara intressanta vid en analys av utvecklingen gentemot delmålet om transportkvalitet. I kolumnen transportkvalitet har de indikatorer som anses ha störst koppling till delmålet om transportkvalitet markerats och i kolumnen kvalitetsfaktorer finns en förteckning över de kvalitetsfaktorer som indikatorn representerar.

De förkortningar som används i tabellen är:

- Tillf - tillförlitlighet
- Flex - flexibilitet
- Trygg - trygghet
- Fram - framkomlighet
- Info - tillgång till information

Mått/indikator	Kommentar	Transportkvalitet	Kvalitetsfaktorer
Antal turer till/från Sverige	Uppdelat på transportslag, passagerare, roro, container och torrlast. Redovisas som tidserie	X	Flex
Kapacitet för fartyg i trafik	Uppdelat på fartygstyper och destinationsområde. Redovisas som tidserie		

Mått/indikator	Kommentar	Transportkvalitet	Kvalitets - faktorer
Färjetrafik på Sverige i utförda transporter	Redovisning av antal trailers och mängd gods per linje. Redovisas som karta		
Hamninvesteringar	Sammanställning av enkät visar totala investeringar i Sveriges hamnar. Redovisas som tidserie både gjorda och planerade	X	Tillf Flex Fram
Lotsdispenser	Totala antal som tidserie, andel utfärdade per sjötrafikområde samt antal utfärdade per innehavarens nationalitet		
Sjömätta farleder	Andel av svenska prioriterade kust- och inloppsfarleder som är sjömätta enligt IHO S-44 standard, redovisas som tidserie	X	Tillf Trygg Info Fram
Sjömätta farleder	Karta som visar områden som är sjömätta, sjömätning pågår och Sjömätning ej påbörjad	X	Tillf Trygg Info Fram
Isbrytarnas verksamhet	Antal arbetsdagar, arbetsområde, antal fartygsassistanser, varav bogseringar samt antal assisterade fartyg	X	Tillf Trygg Fram
Antal fartygsanlöp som krävt isbrytarassistans fördelat per hamn	Antal fartygsanlöp under tid då restriktioner varit i kraft, antal fartyg som assisterats under denna tid samt andel assisterade fartyg		

Mått/indikator	Kommentar	Transportkvalitet	Kvalitetsfaktorer
Trafikrestriktioner för vintersjöfarten	Restriktionstid, högsta restriktion, lägst isklass samt över dwt. Uppdelat per trafikområde, redovisas som tidserie	X	Tillf Fram Info
Fartygsutveckling på svenska hamnar	Antal turer per fartygstyp och storlekskategori, redovisas som tidserie		
Medelstorlek för fartyg per anlop till Sverige	Medelstorlek per fartygstyp och storlekskategori, redovisas som tidserie		
Digitalisering av djupdatabasen ²	Andel av djupdatabasen som är digitaliserad.	X	Tillf Info

Att sortera indikatorerna och härleda dem till olika transportpolitiska delmål är inte okomplicerat och en entydig, absolut uppdelning kan knappast göras. Att sedan försöka avgöra vilka kvalitetsfaktorer som respektive indikator beskriver är om möjligt ännu svårare. Det är som nämnts viktigt att löpande se över uppsättningen indikatorer som används och därmed kunna avgöra om de indikatorer som används ger en väl avvägd bild av utvecklingen.

Av de indikatorer som finns förtecknade i tabellen ovan anses ungefär en tredjedel ha stor betydelse för beskrivningen av delmålet transportkvalitet. Med tanke på att kapitlet beskriver utvecklingen gentemot tre olika delmål är det en rimlig fördelning. Av de kvalitetsfaktorer som dessa indikatorer representerar kan noteras att ingen indikator beskriver faktorn bekvämlighet och endast en beskriver flexibilitet. Jämförbarhet med andra EU-länder samt om passagerarnas rättigheter har stärkts är andra områden som kräver fortsatt utveckling.

² Ny uppgift ur Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010 som Sjöfartsverket avser att redovisas i sin årliga sektorsrapport om sjöfartssektorns utveckling.

Den redovisning som görs ovan bildar en viktig utgångspunkt i uppdraget att föreslå indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet Hög transportkvalitet. Arbetet att redovisa en väl avvägd sammansättning indikatorer får därmed en naturlig utgångspunkt i dessa indikatorer. Nästa steg, och uppdragets egentliga uppgift, är att föreslå nya indikatorer för att ge en mer komplett bild av utvecklingen gentemot målet.

En utvidgad uppsättning indikatorer för en mer komplett uppföljning

Som beskrevs i inledningen av rapporten har Sjöfartsverket valt att föreslå indikatorer som tagits fram inom ramen för verkets löpande utvecklingsarbete och idag används i verkets uppföljningsarbete och därmed inte kräver något utvecklingsarbete eller nya mätningar för att kunna användas.

Förutom den rapportering som publiceras externt i Sjöfartsverkets sektorsrapport finns det en omfattande intern uppföljning. Ett led i utvecklingen av indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet Hög transportkvalitet borde kunna vara att använda resultaten från den interna uppföljningen även i den externa uppföljningen.

För styrning och samordning av Sjöfartsverkets verksamhet finns det för varje verksamhetsområde en verksamhetsgrupp. Enligt beställarutförarmodellen sker styrningen från verksamhetsgrupperna till de utförande enheterna enligt interna uppdrag. I de interna uppdragen finns återrapporteringskrav som ett led i verksamhetsuppföljningen. Många av de indikatorer som redovisas till verksamhetsgrupperna kan även användas för uppföljningen av utvecklingen mot de transportpolitiska målen.

Många av indikatorerna från de interna uppdragen har ett verksamhetsfokus. I arbetet med att förbättra uppföljningen av de transportpolitiska delmålen är ambitionen att få ett ökat användarperspektiv. De föreslagna indikatorerna är ett steg på vägen samtidigt som fortsatt arbete inom området krävs.

I följande sammanställning redovisas de mål och indikatorer i de interna uppdragen som kan kopplas till det transportpolitiska delmålet om Hög transportkvalitet. Precis som i tidigare tabell innehåller kolumnen

kvalitetsfaktorer en förteckning över de kvalitetsfaktorer som indikatorn representerar.

De förkortningar som används i tabellen är:

- Tillf - tillförlitlighet
- Flex - flexibilitet
- Trygg - trygghet
- Fram - framkomlighet
- Info - tillgång till information

Verksamhetsmål	Verksamhetsuppföljning	Kvalitets - faktorer
Ledtid från sjömätning till sjökort/ENC skall vara högst 12 månader.	Ledtid från sjömätning till sjökort/ENC, genomsnitt månader.	Tillf Info Trygg
Kontinuerlig leverans av prioriterade rättelser (ER) distribueras senast inom en vecka efter att de blivit införda i sjökortsdatabasen.	Ledtid för elektroniska prioriterade rättelser från uppdatering av sjökortsdatabasen till leverans, dagar.	Tillf Info Trygg
Kundnöjdheten inom sjögeografisk information skall uppgå till minst 80 procent enligt årlig undersökning	Kundnöjdhet i procent enligt kundnöjdhetsundersökning.	Speglar samtliga kvalitetsfaktorer
Stimulera användning av ENC.	Antal sålda ENC (PRIMAR) samt antal fartyg som använder svenska ENC.	Info
Lots skall tillhandahållas inom 5 timmar eller enligt överenskommelse.	Antal uppdrag då vi ej uppfyllt servicemålet.	Tillf Flex Fram
Kundklagomålen skall ej överstiga 1 procent.	Antal kundklagomål enligt VU.	Speglar samtliga kvalitetsfaktorer
DGPS-systemets tillgänglighet skall vara minst 99,8 procent.		Tillf Flex Fram

Verksamhetsmål	Verksamhetsuppföljning	Kvalitets - faktorer
Vårutprickning skall vara genomförd senast fyra veckor efter islossning och meddelas i Ufs av CTO.	Tid efter islossning då utprickning är genomförd och rapporterad.	Tillf Fram Info
Tillgängligheten i Trollhätte och Södertäljekanal skall vara 99,7 procent.		Fram Tillf Flex
Tillgängligheten i övriga kanaler (under den isfria tiden) skall vara 95 procent.		Fram Tillf Flex
Antal störningar/förseningar i farledstrafiken pga. brister i farledshållning i slussar och kanaler skall vara högst 2.		Fram Tillf Flex
Genomsnittlig tid per sjötrafikinformationsuppdrag för respektive VTS-område med indelning på följande kriterium. a) Ej lotspliktiga fartyg b) lotspliktiga fartyg c) fartyg med lotsdispens d) fritidsbåtar e) övriga	Tid som i genomsnitt används per uppdrag. Fördelat på angivna klasser.	Fram Info
Sjöfartsverket ska genom en effektiv isbrytningsverksamhet tillgodose att en väl fungerande vintersjöfart kan bedrivas på i första hand alla svenska TEN-A hamnar och viktigare industrihamnar.	Fartygs väntetid ska som medelvärde under säsongen inte överstiga fyra timmar.	Tillf Trygg Fram Flex

Beskrivningen av de olika kvalitetstermer som indikatorerna i tabellen ovan representerar uppvisar flera likheter med förteckningen över de indikatorer som används i Sjöfartsverkets sektorsrapport. Det finns ingen indikator som representerar kvalitetsfaktorn bekvämlighet. Detta är en viktig aspekt som bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Som skrevs tidigare kan en väl avvägd uppsättning indikatorer ge en bra bild av utvecklingen i stort. För att få en tydlig och överskådlig redovisning gentemot delmålet är det viktigt att antalet indikatorer är väl avvägt. För få indikatorer kan ge en alltför snäv bild av utvecklingen och

därmed utelämna viktiga aspekter. En alltför stor uppsättning indikatorer riskerar å andra sidan att göra uppföljningen onödigt komplicerad. Att välja ut lämpliga indikatorer är därför ett viktigt steg i processen att skapa ett uppföljningssystem för utvecklingen gentemot delmålet.

I arbetet med att välja ett lämpligt antal indikatorer kan sammanställningen av indikatorer från Sjöfartsverkets interna uppdrag som redovisas ovan fungera som en bruttolista att välja ur. I denna rapport har Sjöfartsverket valt att inte göra något slutgiltigt urval av indikatorer utan presenterar, som det står i uppdraget, förslag på indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet Hög transportkvalitet.

Fortsatt arbete med utveckling av mått och indikatorer

Inom transportsektorn är en grundlig uppföljning av utvecklingen gentemot målen viktigt för att ge vägledning i kommande beslut och prioriteringar. För att uppföljningen ska vara relevant och fungera som ett stöd för kommande beslut måste både mått och uppföljningsmetoder ses över med jämna mellanrum. Denna rapport är ett bidrag till detta arbete. Det finns dock frågor kvar att besvara i det fortsatta arbetet.

Under arbetet med denna rapport har frågor och funderingar dykt upp som man bör arbeta vidare med men som inte har kunnat rymmas inom ramen för denna rapport. De förslag och synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet redovisas i följande punkter.

- Kopplingen mellan delmålets kvalitetstermer och de mått och indikatorer som används bör tydliggöras.
- Indikatorer som bättre speglar ett kund- eller användarperspektiv bör utvecklas.
- I det fortsatta arbetet bör även balansen mellan indikatorerna för de olika kvalitetstermerna beaktas.
- I etappmålet anges att kvalitetstermerna bör kunna jämföras med andra EU-länder.

I uppföljningen av transportpolitiken måste ibland en avvägning göras mellan överskådlighet och detaljrikedom. Ofta uttrycks en ambition att mått och indikatorer ska vara gemensamma för alla transportslag och

därmed göra en jämförelse av utvecklingen mellan transportslagen möjlig. Denna ambition står ofta i kontrast till behovet av relativt detaljerade mått eftersom uppföljningen annars saknar skärpa och därmed blir alltför luddig. Denna avvägning måste självklart beaktas i det fortsatta arbetet med utvecklingen av uppföljningen inom transportpolitiken.