

Sammendrag:

## Indikatorer for miljøvennlig bytransport – en kunnskapsstatus

**Indikatorsett som legger vekt på samspillet mellom miljø- og samfunnsmessige utviklingstrekk, spiller en stadig større rolle i miljøpolitisk sammenheng. De representerer et kunnskapsgrunnlag for planlegging og politikkutforming som gir informasjon om politisk kurs stilt overfor presserende problemer og rådende utviklingstrekk. Indikatorer kan forenkle – og ikke minst kommunisere – komplekse sammenhenger og tendenser gjennom handlingsorienterte mål og enkle tallmessige uttrykk. De har en antenne- og agendasettende funksjon for nye utviklingstrekk – og bidrar til å ”sette problemer under debatt”. Basert på en gjennomgang av ønskelige og mulige og mest mulig heldekkende indikatorer – er det utarbeidet et forslag til et indikatorsett for miljøvennlig bytransport inndelt i fem hovedbolker: drivkrefter, transport, miljø, konsekvenser og plan og politikk.**

I regi av Vegdirektoratets etatsprogram ”miljøvennlig bytransport” har TØI fått oppdraget med å utvikle og teste indikatorsett som kan beskrive vesentlige trekk ved bytransporten og dens miljøkonsekvenser for å få fram gode tiltakspakker i tråd med overordnede miljø- og transportpolitiske mål. Prosjektet har et tresidig siktemål: Indikatorene skal både kunne *kartlegge* hva som faktisk skjer, de skal kunne *klargjøre* hva som er de vesentligste drivkreftene for transportutviklingen, og skal ikke minst kunne *vurdere* hensiktsmessige politiske tiltak og virkemidler for å kunne styre bytransporten i en mer miljøvennlig retning.

Indikatorutvikling i politisk og forvaltningsmessig sammenheng har som et viktig formål å sette fram enkle kriterier - indikatorer - som både kan være nyttige verktøy lokalt og for egen virksomhet og samtidig anvendelige for sammenlikninger over tid og på tvers av byer og regioner - så vel nasjonalt som internasjonalt. Siden tidlige nittital har det vært arbeidet med sammensatte eller *integre*te bærekraftindikatorer som kobler miljø, velferd og økonomi – og som ser aktuell miljøtilstand i sammenheng med politiske mål (*distance-to-target*) og i en utvidet årsakssammenheng fra bakenforliggende drivkrefter til samfunnsmessige konsekvenser og politisk respons.

Vektleggingen på indikatorer i politikk og forvaltning de siste par tiårene kan forankres i to høyst forskjellige politiske diskurser eller styringsideologier. På den ene siden dreier det seg om målingen av spesifikke *resultatindikatorer* for alle nye enhets- og virksomhetsområder som er oppstått i forvaltningen med innføringen av markedsrelaterte styringsprinsipper knyttet til den såkalte New Public Management-reformen. På den annen side dreier det seg om den miljøpolitiske kursendringen fra slutten av åttitallet som vektlegger et integrert

bærekraftperspektiv som søker å se miljø- og samfunnsutvikling i sammenheng framfor å se miljøvern primært som et sektoranliggende. Integrering av miljøhensyn og nødvendigheten av å se så vel miljø- som transportsektoren som deler av et større hele, kan selvfølgelig sies å ha ”komplisert” sektorpolitikken - og således skapt et betydelig behov for forenklinger, så vel analytisk som politisk. Mens det fremdeles er vanskelig å gi en presis definisjon - og ikke minst operasjonalisering - av omfattende politiske mål som eksempelvis “bærekraftig utvikling”, kan enkle mål gjennom indikatorer i det minste peke på om utviklingen faktisk går i en mer miljøvennlig og bærekraftig retning eller ikke. Det er også i en slik sammenheng, som en nødvendig *kompleksitetsreducerende* mekanisme, vi kan forstå den nye vektleggingen på utvikling og bruk av sammensatte indikatorsett i forskning, politikk og forvaltning.

EUs miljøagentur i København (European Environmental Agency, EEA) opererer med følgende enkle spørsmål for hva et velegnet indikatorsett bør kunne besvare: Hva er det som faktisk skjer? Er det relatert til (hvilke) vesentlige politiske målsettinger? Er det mulig å vise framgang? Og hvordan påvirkes overordnet velferdsutvikling?

Viktige kriterier for å velge ut hensiktsmessige indikatorer som både er beskrivende samtidig som de også kan måle framgang eller prestasjon er dermed at de:

- er politikkrelevante, de må bestå av parametre som faktisk kan påvirkes i politikk og forvaltning
- er tilgjengelige for måling, som kan gi grunnlag for sammenligning – i tid og/eller rom; eller i mål versus resultat
- er representative og gyldige og kan dekke bredden i de miljøforholdene som skal avdekkes
- kan baseres på data som er tilgjengelige og pålitelige, har god kvalitet og kan oppdateres (jevnlig)
- kan forenkle komplekse sammenhenger
- kan kommunisere i en bredere sammenheng, det vil si framstå som viktige og troverdige

Med utgangspunkt i en del veletablerte indikatorsett for miljø- og transportutvikling og med en gjennomgang av ønskelig og mulige, tilgjengelig og mest mulig heldekkende indikatorer, munner rapporten ut i et forslag til et indikatorsett for miljøvennlig bytransport. Det er inndelt i følgende fem hovedbolker: samfunnsmessige **Drivkrefter** (demografi, sosioøkonomiske faktorer, senter- og arealutvikling); **Transport** (transportatferd, -omfang og – måter; transporttilbud, tilgjengelighet); **Miljø** (utslipp og arealinngrep); transportens **Konsekvenser** for byen og befolkningen og **Plan og politikk** for en mer miljøvennlig bytransport, jf figuren.

