

Referat af workshop "indicators and benchmarking" til Trafikdage på Aalborg universitet d. 26 – 27 august.

Oplæg ved:

Henrik Gudmundsson, DMU, Brugen af indikatorer i Danmark

Henrik Gudmundsson startede med at konstatere, at brugen af indikatorer i transportpolitikken i Danmark ikke har været ret udbredt. Der er naturligvis statistik og data, og de bruges, men ikke som del af et officielt indikator eller performance system.

Der er imidlertid eksempler på brug af indikatorer:

- Virksomhedsregnskaber for jernbane og vej administrationerne (1999, 2000 og 2001)
- Økonomiske indikatorer for vejsektoren (Vejdirektoratet 1998)
- International benchmarking af den danske økonomi (Finans- og Økonomiministeriet 1999/2002)
- Energiplanlægning (Energistyrelsen)
- Strategisk miljøplanlægning (Miljø- og Energiministeriet)

Sidstnævnte, som præsentationen fokuserer på omfatter tre produkter

- Miljøtilstandsrapport (1993, 1997, 2001)
- Strategisk miljøplanlægning (1995, 1999)
- Årlige indikatorrapporter (siden 1991)

For tiden overvejer Miljøministeriet brugen af indikatorer, men overvejelserne er endnu ikke ført til ende.

Problemet med indikatorer er, at hvis indikatorerne skal være dækkende, skal man have mange. Skal man have mange, bliver det uoverskueligt for de politikkerne der skal bruge det til at lave planerne. Derudover er gode indikatorer indenfor f.eks. miljø ikke nødvendigvis gode indikatorer indenfor trafik. Ifølge Henrik Gudmundsson er det vigtigste element ved indikatorer, at de medvirker til en stadig opmærksomhed om problemerne.

Sune Skov, Trafikministeriet

Sune Skov startede med at fastslå, at vi i Danmark har mange data, megen kompetence og mange professionelle indenfor trafikområdet, men vi har ikke så mange planer med mål og strategier. Der er dog nogle, bl.a. Trafik 2005 planen fra 1993. Trafikministeriet har efterfølgende måtte opgive nogle af målene i planen. De danske mål og strategier er generelt ikke så udviklede som f.eks. de hollandske.

Hvis man sammenligner brugen af indikatorer i Danmark med brugen i andre lande, adskiller Danmark sig ikke fra flertallet, hvorimod det hollandske system er mere udbygget.

Eksempler på hvordan vi i trafikministeriet bruger indikatorer er f.eks. regularitet i forbindelse med S-togene, hvor målet er 95%, og sammenhæng mellem trafikarbejdet og BNP.

Der har været lavet flere undersøgelser af sammenligninger mellem forskellige lande, hvor indikatorer er brugt. Men et er svært at sammenligne ret mange lande indenfor den samme indikator, da der er et meget forskelligt datagrundlag i landene.

I Danmark har vi en god databaggrund for at udvikle brugen af indikatorer, men begrænset erfaring med brugen af indikatorer. Vi skal sørge for, hvis vi udvikler indikatorer, at de passer ind i en EU sammenhæng. Derudover skal indikatorerne hænge sammen med mål og strategier for at være af værdi.

Debat

Spørgsmål til Sune Skov: Ville det ikke være rart at være i front i EU mht. indikatorer, i stedet for bare at følge med?

Svar fra Sune Skov: Vi har været i front på nogle områder, men det er svært at finde politisk opbakning for det.

Spørgsmål generelt: Har I i Holland eller Danmark udviklet nogle indikatorer for om transport systemer fungerer godt og effektivt? Så vi f.eks. ved hvor vi skal investere. Og er der udviklet indikatorer der belyser de positive sider af transportsystemet i stedet for at det altid er de mere negative sider der bliver belyst?

Svar fra Han van der Loop: Man skal vælge indikatorer på områder hvor man gerne vil gennemføre forbedringer. Først skal man have et mål, så kan man finde en indikator. Indikatorer er et værktøj, ikke et mål i sig selv. En fare er at benytte for mange indikatorer. Tidligere lavede vi i Holland lange rapporter som kun eksperterne læste, nu laver vi mindre rapporter med 10 – 15 indikatorer. Det er et spørgsmål om hvad regeringen vil. Derudover er det vigtigt at sørge for landets egne behov, ikke kun for resten af EU.

Kommentar fra Bo Vangby: Det er væsentlig at man udvælger få men essentielle indikatorer. En god indikator bør være:

S.M.A.R.T

- Specific
- Measurable
- Accurate
- Realistic
- Time bound

Og indikatorerne bør specificere kvantiteten, kvaliteten, tidsfrister og lokalisering.

Man kunne søge inspiration i UNESCO's 18 indikatorer eller udenrigsministeriets generelle idé til indikatorer. I OECD forsøger man at sammenligne medlemslandene vha. indikatorer.

Spørgsmål til Sune Skov: Det er ironisk at vi stiller høje krav til U-lande om dokumentation når de skal have penge til udvikling og planlægning, mens vi samtidig ikke stiller de samme krav til vore egne regeringer. Vil der dokumentation for behovet i det nye udspil til investeringsplan fra trafikministeriet?

Svar fra Sune Skov: Det er hele processen der er vigtig, ikke kun indikatorerne. Vi kunne gøre mere, det vil være svært med indikatorer i investeringsplanen, men det kommer med tiden.

Kommentar: Ministeriet kunne f.eks. starte med at arbejde med indikatorer internt for at starte processen.

Kommentar fra Han van der Loop: Start i de små. Det er vigtigst at komme i gang, f.eks. indenfor jernbanerne som i Holland. Indikatorerne skal dog altid være relevante. Det er ikke bare et spørgsmål om at få mere statistik. Man kan samle en masse data af god kvalitet, men man skal huske at spørge ”hvad skal det bruges til?”.

Kommentar fra Torkil Eriksen, Trafikministeriet: Vi er ikke sikre på at der vil være politisk interesse for indikatorer. Vi bliver nødt til at acceptere at politikkerne tænker på meningsmålinger, altså kan indikatorer der er for negative være problematiske. Indikatorerne kan fungere som ammunition for kritik.