

# Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål



Maj 2005

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKAs webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för kommunikationsanalys  
Box 17213, 104 62 Stockholm  
Besöksadress: Maria Skolgata 83  
Telefon 08-506 206 00  
Fax 08-506 206 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
internet: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

# Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål

Maj 2005



# Innehåll

- 5** Det transportpolitiska målet och dess delmål
- 6** Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling
- 8** Ett jämställt transportsystem
- 8** En hög transportkvalitet
- 9** En god miljö
- 10** En säker trafik
- 11** Persontransporter
- 11** Godstransporter
- 12** Begreppsförklaringar

ISSN 1402-6651

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa

Telefon: 08-506 206 00, fax 08-506 206 10

E-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)

Webbadress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

Produktion: Löwenberg Media

Tryck: Birger Gustafsson Digital AB, Stockholm 2005

# Förord

SIKA har årligen fått regeringens uppdrag att sammanställa en årsrapport om hur det transportpolitiska målet och dess delmål uppfylls inom hela transportsektorn.

Det övergripande målet är att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen berör områdena tillgänglighet, regional utveckling, jämställdhet, transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö.

I denna rapport för 2004 konstaterar SIKA att det svenska transport-systemets tillgänglighet och transportkvalitet utvecklas i rätt riktning. Inom områdena trafiksäkerhet och miljö blir det däremot svårt att nå målen. För målen om jämställdhet och regional utveckling är utvecklingen osäker.

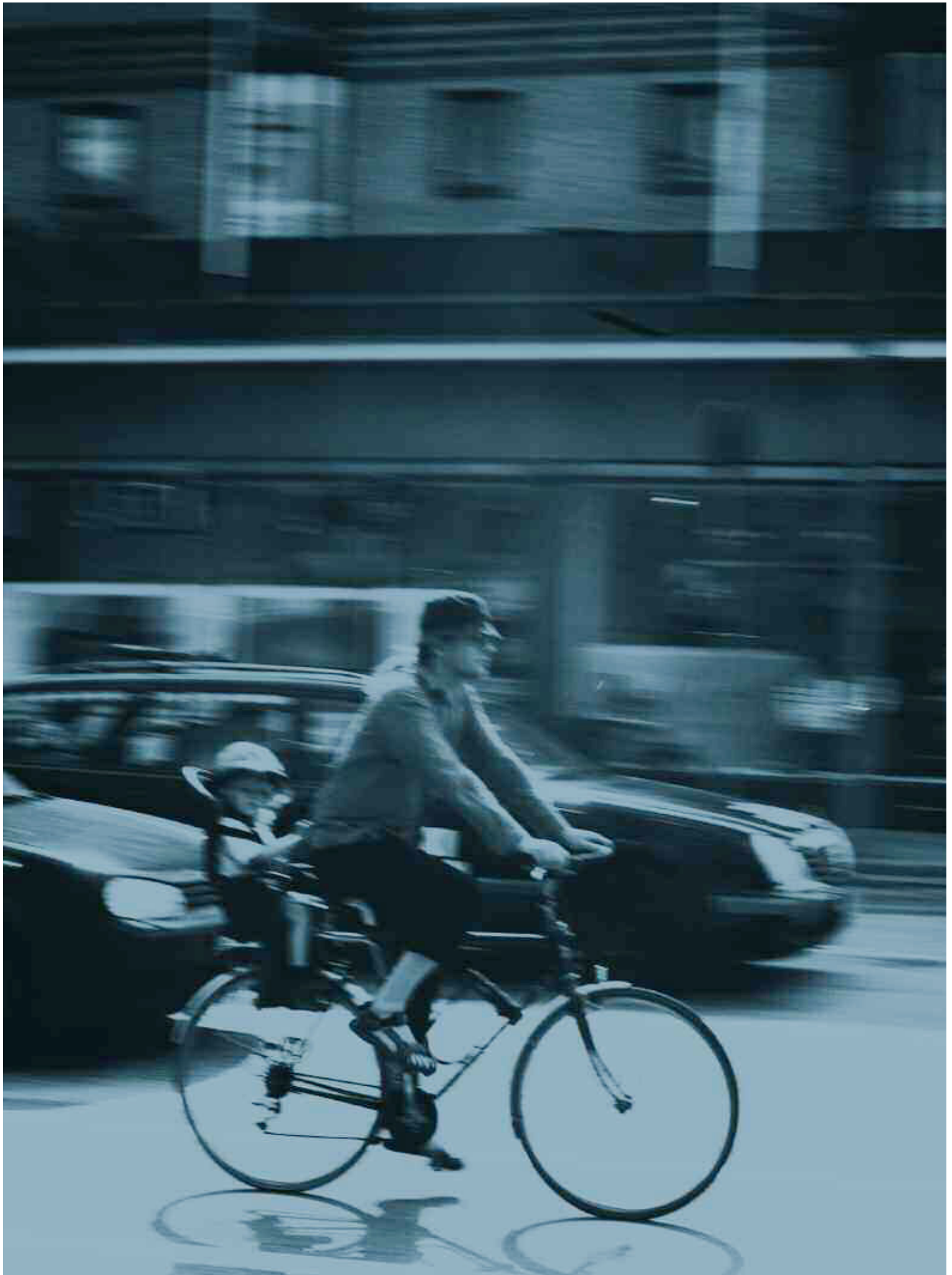
Rapporten är en sammanfattning av SIKA Rapport 2005:1 och bygger på underlag från Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket.

SIKA har gjort motsvarande redovisningar sedan 1999. Samtliga rapporter från SIKA finns publicerade på myndighetens webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).

*Stockholm i juni 2005*



Kjell Dahlström  
Generaldirektör



# Det transportpolitiska målet och dess delmål

Riksdagen och regeringen har beslutat att den svenska transportpolitiken ska vägledas av ett övergripande mål och sex delmål. Transportpolitiken vägleds också av ett antal grundläggande principer. En framträdande princip är att infrastrukturavgifter ska baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. Såväl enskilda trafikanter som kommersiella utövare ska via skatter och andra avgifter betala de externa marginalkostnader, som deras användande av infrastrukturen ger upphov till. Andra bärande principer är valfrihet för transportkonsumenterna samt samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag i förening med effektiv konkurrens. Ännu en vägledande princip är att beslut om transporter ska fattas på en så decentraliserad nivå som möjligt.

Transportpolitikens övergripande mål är att den ska säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Syftet med målet är att uppnå ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart. Det finns sex delmål som är knutna till det övergripande målet. De berör områdena tillgänglighet, regional utveckling, jämställdhet, transportkvalitet, säkerhet och miljö.

ÖVERGRIPANDE MÅL	Utveckling mot det långsiktiga målet	
	Det går, i viss mån, att bedöma utvecklingen av målet, även om det saknas underlag för att avgöra om transportförsörjningen i sin helhet närmar sig målet. Avgiftssystemen för järnväg och sjöfart har anpassats till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och bättre underlag för marginalkostnadsberäkningar har tagits fram under året.	
DELMÅL	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2004	Uppfylls etappmål med fattade beslut?
Tillgänglighet	Ja	Nej
Regional utveckling	Osäkert	Mål saknas
Jämställdhet	Ja?	Mål saknas
Transportkvalitet	Ja	Mål saknas
Miljö		
- Klimatpåverkan (CO <sub>2</sub> )	Nej	Nej
- Luftföroreningar (SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , VOC)	Ja?	Nej?
- Buller	Nej	Nej
- Kretsloppsanpassning	Osäkert	Mål saknas
- Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Mål saknas
Trafiksäkerhet	Nej?	Nej

Utvecklingen mot det långsiktiga transportpolitiska målet är av naturliga skäl mycket långsam. Eftersom det under år 2004 inte har framkommit något nytt underlag eller ny kunskap om hur denna utveckling kan mätas, blir slutsatsen precis som förra året att det inte går att avgöra om transportförsörjningen som helhet närmar sig det övergripande transportpolitiska målet.

Ett område där nytt underlag har tillkommit är marginalkostnadsprissättning. Avgiftssystemen för järnväg och sjöfart har anpassats till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och bättre underlag för marginalkostnadsberäkningar har tagits fram under året.

När det gäller delmålen är utvecklingen positiv för transportsystemets kvalitet och tillgänglighet. SIKA konstaterar däremot att utvecklingen är oroande inom några av delmålen, främst inom miljön. Där är koldioxidutsläppen fortsatt höga och bullret längs vägarna och järnvägarna ökar. Inom delmålet trafiksäkerhet är antalet dödade i vägtrafiken något färre, men nollvisionen tycks ännu avlägsen. För målen om jämställdhet och regional utveckling är utvecklingen osäker.

## Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

**”Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.”**

**”Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.”**

Att följa utvecklingen av tillgängligheten i transportsystemet är svårt. Kortare restider eller annan förbättrad tillgänglighet leder ofta till mer resande, eftersom möjligheterna att nå en större arbetsmarknad eller annan ökad valfrihet förbättras. Att restiderna ökar är alltså inte ett självklart tecken på försämrade tillgänglighet.

Inom vägtrafiken har restiderna på de nationella vägarna minskat. Tillgängligheten mellan tätortsområden ökar därmed, men trängseln i storstäderna är fortfarande stor. Även restiderna i det nationella järnvägsystemet har minskat. Fler regionaltåg har dessutom resulterat i en stor ökning av det regionala resandet. Tillgängligheten med flyg försämrades



däremot, både inrikes och utrikes. Färre städer kan nås över dagen och tiden att vistas på en ort över dagen har minskat. Biljettpriserna har blivit dyrare för inrikesresorna, medan det blir allt billigare att flyga utrikes.

När det gäller kollektivtrafiken är dess utbud och funktion oförändrad i jämförelse med föregående år. Bristfällig statistik om tillgängligheten för gående och cyklister gör att det inte går att bedöma utvecklingen för år 2004.

Tabellen intill visar beräknade genomsnittliga restider med bil och avstånd till arbetet för olika delar av landet. Restiderna är i särklass längst i Stockholmsområdet, där den genomsnittliga restiden med bil till arbetet uppgår till 23 minuter år 2001. Avstånden till arbetsplatsen är däremot som längst i Göteborgstrakten med 20 kilometer. I Göteborg bor man i genomsnitt längre från arbetsplatsen, men restiden är ändå relativt kort. I Stockholm är situationen den motsatta, man tillbringar i genomsnitt 23 minuter i bil till arbetet i varje riktning och färdas i genomsnitt 16 kilometer. Trängseln i vägnätet i kombination med att många bor relativt långt från arbetsplatsen är de viktigaste orsakerna till stockholmarnas långa restider. I skogslänens inland är både restiderna och avstånden i genomsnitt korta till arbetsplatsen. Det finns dock perifera områden i skogslänens inland, där det finns få arbetstillfällen, vilket innebär att befolkningen måste pendla långt. Enskilda långpendlare finns även i andra orter i skogslänen. De flesta i skogslänen har dock relativt korta restider med bil till arbetet.

Funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet finns formulerat i ett etappmål, där kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshinderade senast år 2010. Trafikverket har för tredje året i rad genomfört en undersökning för att mäta andelen funktionshinderade som kan resa med respektive trafikslag. Sett över hela perioden har andelen nöjda funktionshinderade resenärer ökat för alla trafikslag utom flyget, som redan har störst andel nöjda funktionshinderade resenärer. Samtliga trafikverk genomför åtgärder för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshinderade, men åtgärderna är sannolikt inte tillräckliga för att etappmålet ska kunna uppnås år 2010. Genomgående verkar bristen på information och svårigheterna att finna en allergivänlig miljö vara det som leder till att en resa inte blir av.

SIKA:s sammanlagda bedömning är att tillgängligheten i landet i allmänhet är god och blir allt bättre med undantag för inrikesflyget.

#### Beräknade genomsnittliga restider med bil och avstånd till arbetet år 2001.

Regionindelning	Restid	Avstånd
	(i min)	(i km)
	2001	2001
Skogslänens inland	11	11
Skogslänen övrigt	12	14
Övriga kommuner	14	17
Stockholm	23	16
Göteborg	16	20
Malmö	15	18

Källa: SIKAs Rapport 2004:7 Omvärldsanalys. Förutsättningar som kan påverka svensk transportpolitik.

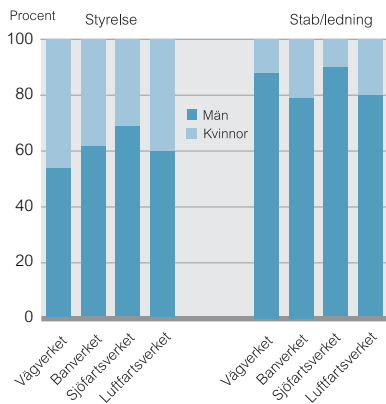


#### Glesbygdsvverkets regionindelning.

Skogslänens inland är lokala arbetsmarknader som tidigare ingick i EU:s Mål 6-område (0,4 miljoner invånare). Skogslänen övrigt är lokala arbetsmarknadsregioner i skogslänen utanför EU:s Mål 6-område (1,4 miljoner invånare). Storstadsregioner är Stockholms, Göteborgs och Malmös lokala arbetsmarknadsregioner (3,2 miljoner invånare). Övriga Sverige är lokala arbetsmarknader i resterande delar av landet (3,8 miljoner invånare).

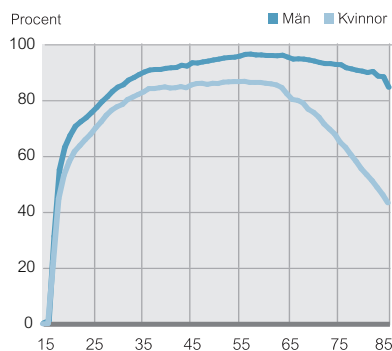
Källa: Glesbygdsvverket.

## Ett jämställt transportsystem



**Könsfördelningen i styrelser och stabsledning, inklusive generaldirektör, i procent.**

Källa: SIKA/Markör.



**Andel körkortshavare år 2003 efter kön och ålder.**

Källa: Vägverket.

**”Transportsystemet ska vara 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.”**

En kartläggning av kvinnors och mäns representation på ledande befattningar inom transportsektorn visar att sektorn fortfarande är mycket mansdominerad. Inom påverkansorganisationerna och branschorganisationerna är dominansen av män som störst, men även inom trafikverkens ledningsgrupper är andelen kvinnor låg.

Samtliga trafikverk redovisar numera kvinnors och mäns resvanor och resmönster i sina respektive sektorsredovisningar. Däremot saknas fortfarande en analys om de grundläggande orsakerna till att kvinnors och mäns resor ser ut som de gör.

SIKA:s bedömning är att kvinnornas perspektiv och värderingar fortfarande är dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning i hela transportsystemet. Kvinnor har därför sämre möjligheter att påverka transportsystemets utformning.

## En hög transportkvalitet

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

Målet för transportkvalitet gäller kvaliteten i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information. Utvecklingen mot en hög transportkvalitet har varit övervägande positiv under år 2004. Allt fler vägar får förstärkt bärighet och blir allt jämnare, särskilt i skogslänen.

Tågens punktlighet har blivit bättre, särskilt när det gäller snabbtågen, och antalet förseningstimmar har minskat. De flesta trafikhuvudmän och järnvägsföretag har numera kompensationsystem för resenärer som drabbats av förseningar eller andra brister i trafiken. En nackdel är dock att resegarantierna endast gäller för den del av resan som utförs inom trafikhuvudmannens område. En drabbad resenär kan därför tvingas att ställa

ersättningskrav på varje enskild del av resan.

Inom luftfarten ökade däremot förseningarna år 2004 i jämförelse med år 2003, framför allt beroende på ökad trafik.

Inom sjöfarten har åtgärder vidtagits för att stärka skyddet mot terroristattacker. Ett sjöfartsskydd har införts och ett utökat hamnskydd är på väg.

SIKA:s bedömning är att transportkvaliteten i det svenska transportsystemet är god och successivt blir allt bättre.

## En god miljö

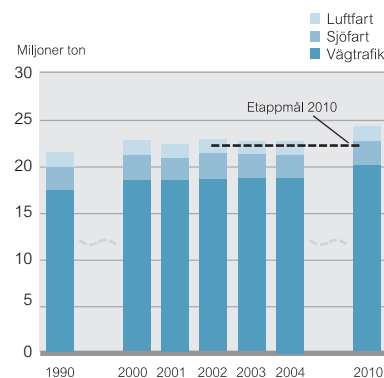
**”Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljön skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten och andra naturresurser ska främjas.”**

Transportsektorns utsläpp av koldioxid ökade med närmare fem procent år 2004 i jämförelse med 1990 års utsläpp. Etappmålet, som innebär att koldioxidutsläppen ska stabiliseras på 1990 års nivå till år 2010, kommer inte att nås utan att kraftfulla åtgärder vidtas, menar SIKA. Det är vägtrafiken som står för den största ökningen av koldioxidutsläpp och enligt SIKA:s beräkningar kommer utsläppen från vägtrafiken att öka med drygt 13 procent till år 2010. Det totala utsläppet av koldioxid kommer att öka med knappt 11 procent år 2010 i jämförelse med år 1990. Etappmålet för utsläpp av kväveoxider kommer däremot att nås. Etappmålet för svaveldioxid kommer eventuellt att nås, men därefter är det osäkert om utvecklingen går åt rätt håll. Utsläppsmålet för kolväten kommer sannolikt inte heller att nås, men utvecklingen ser ändå positiv ut.

Luftkvaliteten i de svenska tätorterna har förbättrats kraftigt de senaste årtiondena. Mätningar för vinterhalvåret 2003/04 visar dock att den tidigare trenden med minskade halter har avtagit och luften förbättras inte i samma takt som tidigare.

Antalet bullerstörda personer ökar. Trafiktillväxten är den underliggande orsaken, men även nya bostäder i redan bullerstörda lägen och utbyggda vägar, gator och järnvägsspår gör att bullret i våra omgivningar ökar. En annan bidragande orsak är det ökande antalet stora bilar med breda däck, eftersom dessa bilar bullrar mer.

Den sammanlagda bedömningen av delmålet En god miljö blir att utvecklingen fortsätter att vara negativ, även om den har gått åt rätt håll inom vissa områden.



Transportsektorn utsläpp av koldioxid, miljoner ton. Källa: SIKA.

## En säker trafik

”Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas efter de krav som följer av detta.”

En sammanfattande bedömning av utvecklingen fram till och med år 2004 är att transportsystemets utformning och funktion inte har anpassats till kravet på att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Det är utvecklingen inom vägtrafikområdet som ger anledning till denna slutsats. Antalet dödade inom vägtrafiken var i stort sett oförändrat år 2004 i jämförelse med referensåret 1996, medan antalet svårt skadade ökade under samma period. I dagsläget verkar det inte heller finnas någon plan med konkreta insatser, som kan leda utvecklingen i annan riktning.

Om etappmålet om en halvering av antalet dödade till år 2007 ska uppnås måste antalet dödade minska med i genomsnitt 80 personer varje återstående år. Mer drastiska åtgärder behöver vidtas än vad som hittills har skett, menar SIKAs. Alternativt bör regeringen överväga att omformulera etappmålet.

Inom övriga trafikslag – bantrafik, luftfart och sjöfart – är säkerheten hög sedan flera år tillbaka. Utvecklingen inom dessa områden befinner sig så nära delmålet att den inte kan sägas utgöra något problem för trafiksäkerheten.

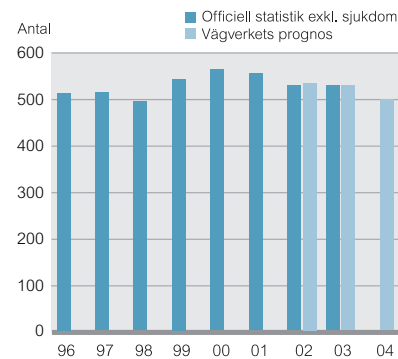
### Om STRADA

År 2002 togs STRADA, ett nytt system för inrapportering av vägtrafikolyckor, i bruk. Det nya systemet ska minska mörkertalet i rapporteringen av olyckor. Ökningen av antalet polisrapporterade svårt skadade mellan åren 2001 och 2002 beror snarare på introduktionen av STRADA och de insatser för motivering och utbildning av registrerande poliser som då genomfördes, än en ökning av det faktiska antalet svårt skadade.



**Antal polisrapporterade svårt skadade i vägtrafiken år 1996–2004.**

Källa: SIKAs Statistik 2004:6 samt Vägverkets sektorsredovisningar 2003–2004.



**Antal dödade i vägtrafiken 1996–2004, exklusive sjukdomsfall.**

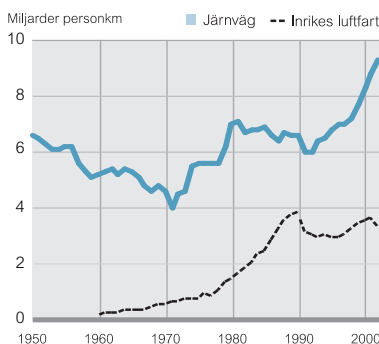
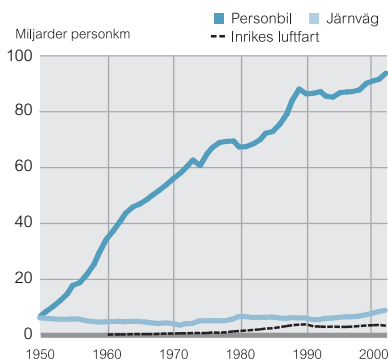
Källa: SIKAs Statistik 2004:6 samt Vägverkets sektorsredovisningar 2002–2004.

## Persontransporter

Det inrikes persontransportarbetet har ungefär tiofaldigats över de senaste femtio åren. Under tioårsperioden 1992–2002 ökade transportarbetet för vägtrafik, järnväg och inrikes flyg tillsammans med 11 procent. Mätt i absoluta tal motsvarar det en ökning från drygt 96 miljarder till nästan 107 miljarder personkilometer.

Vägtrafiken har ökat mest i absoluta tal och ökningen uppgår till 6,6 miljarder personkilometer. Transportarbetet på väg svarar idag för omkring 90 procent av det totala transportarbetet. För järnvägstrafiken var ökningen ungefär hälften så stor, 3,3 miljarder, medan den inrikes flygtrafiken ökade med måttliga 0,3 miljarder.

Relativt sett var dock tillväxten i persontransportarbetet under perioden 1992–2002 störst inom järnvägstrafiken som ökade med 56 procent, medan vägtrafiken ökade med åtta procent och inrikesflyget med 10 procent.



**Inrikes persontransportarbete, miljarder personkilometer. Den högra figuren är en delförstoring av den vänstra figuren.**

Källa: SIKÅ.

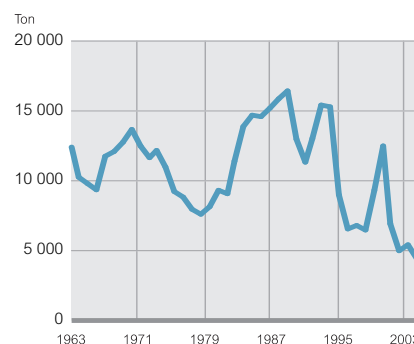
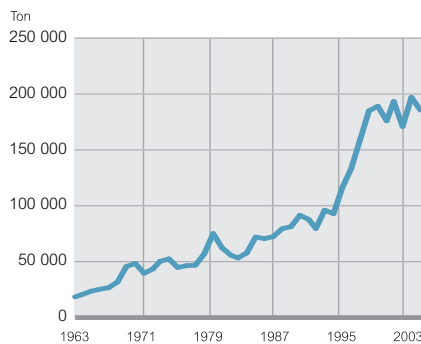
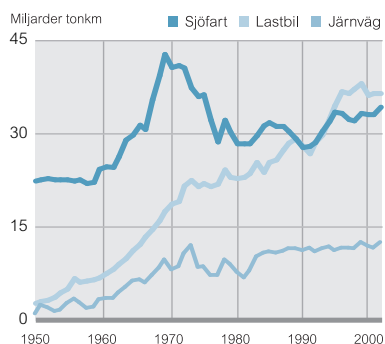
## Godstransporter

Det totala godstransportarbetet i Sverige har ökat med 24 procent sedan 1975. Mest har godstransportarbetet på väg ökat, med 70 procent. Under tioårsperioden 1993–2003 ökade godstransportarbetet med 15 procent. I absoluta tal är det en ökning från 76 miljarder till 91 miljarder tonkilometer.

Vägtrafiken, inklusive utländska lastbilar, svarar för den största ökningen både relativt och absolut. Ökningen av vägtrafiken under perioden 1993–2003 är åtta miljarder tonkilometer, vilket motsvarar en ökning med 28 procent. Sjöfartens godstransportarbete har ökat med nästan sex miljarder tonkilometer eller 20 procent, medan trans-

portarbetet med järnväg har ökat med 1,5 miljarder tonkilometer eller åtta procent.

När det gäller fraktvolymerna minskade de inrikes flygfraktvolymerna med nästan 11 000 ton, drygt 70 procent, mellan åren 1993 och 2003. Under samma period nästan fördubblades de utrikes flygfraktvolymerna, från 93 000 ton till 186 000 ton.



**Inrikes godstransportarbete, miljarder tonkilometer.**

Källa: SIKÅ.

**Utrikes fraktgodis på svenska flygplatser, ton.**

Källa: SIKÅ.

**Inrikes fraktgodis på svenska flygplatser, ton.**

Källa: SIKÅ.

# Begreppsförklaringar

## **CO<sub>2</sub>**

Koldioxid. Frigörs vid förbränning av fossila bränslen. Utsläpp av koldioxid och andra gaser gör att s.k. växthusgaser ökar i atmosfären. Gaserna släpper igenom solstrålningen mot jorden, men hindrar värmestrålningen från att stråla tillbaka ut i rymden. Mer värme fångas in och jordens medeltemperatur stiger. Det brukar kallas växthuseffekten.

## **Delmål**

Det övergripande målet preciseras i sex delmål: tillgänglighet, regional utveckling, trafiksäkerhet, jämställdhet, transportkvalitet och miljö. De långsiktiga målen ska ligga fast över en längre tidsperiod. De ska ge uttryck för kontinuitet och långsiktighet i transportpolitiken. Någon inbördes prioritering finns inte mellan de långsiktiga delmålen. På sikt ska alla delmål uppnås.

## **Etappmål**

På kort sikt blir det ibland aktuellt med en prioritering mellan olika delmål. Denna prioritering bör i första hand ske genom etappmål, som är realistiska med hänsyn till tillgängliga resurser, tekniska möjligheter och internationella åtaganden och som är avstämde mot varandra. Ett exempel på etappmål är att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010.

## **Lokala arbetsmarknader**

Består av kommuner som genom arbetspendling hänger samman.

## **Marginalkostnad**

Den extra samhällsekonomiska kostnad som transporten ger upphov till. Då räknas kostnaden för bland annat bränsle och fordon in, men även kostnaden för slitage av väg eller bana, utsläpp till miljön och den ökade olycksrisken.

Marginalkostnaderna uttrycks vanligen i kronor per liter bränsle, kronor per fordonskilometer eller kronor per person- eller tonkilometer.

## **Marginalkostnadsprissättning**

Är ett medel för att nå samhällsekonomisk effektivitet. Trafikanterna ges genom utformning av skatter och avgifter incitament att ta hänsyn till de kostnader som deras resande orsakar andra (t. ex. miljöpåverkan och olycksrisiker för medtrafikanterna). Trafikvolym, fordons- och bränsleval, m.m. kommer på så sätt att anpassas till vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

## **NO<sub>x</sub>**

Kväveoxider. Bildas bl.a. vid förbränning av fossila bränslen och resulterar i nedfall av försurande ämnen och bidrar till övergödning av mark och vatten. Nedfallet rör sig över nationsgränserna och kommer alltså även från andra länder.

## **Personkilometer**

Förflyttning av en person en kilometer.

## **SO<sub>2</sub>**

Svaveldioxid. Bildas bland annat vid förbränning av fossila bränslen och resulterar i nedfall av försurande ämnen. Nedfallet rör sig över nationsgränserna och kommer alltså även från andra länder.

## **Samhällsekonomisk effektivitet**

Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att skapa så stor nytta för samhället som möjligt, oavsett om det handlar om tid, miljö, hälsa eller något annat. I slutändan handlar det förstås om att samhällets individer ska få det så bra som möjligt, i dag och i framtiden.

## **Tonkilometer**

Förflyttning av ett ton gods en kilometer.

## **Transportarbete**

Inom persontrafiken betyder transportarbete antal transporterade personer gånger reslängd och mäts i personkilometer.

Inom godstrafiken betyder transportarbete mängden transporterat gods gånger transporterad sträcka och mäts i tonkilometer.

## **VOC**

Flyktiga kolväten. Organiska ämnen som bl.a. bildas vid förbränning av fossila bränslen och medverkar till uppkomsten av ozon i de lägre luftlagren. Ozonet, som gör nytta som UV-filter i atmosfären, är i marknära luftlager skadligt för människor, djur och växter.