



# UPPFÖLJNING AV DET TRANSPORTPOLITISKA MÅLET OCH DESS DELMÅL

MAJ 2004

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS



# **UPPFÖLJNING AV DET TRANSPORTPOLITISKA MÅLET OCH DESS DELMÅL**

MAJ 2004

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS

## FÖRORD

SIKA har regeringens uppdrag att årligen följa upp hur utvecklingen inom transportområdet går och om det transportpolitiska målet och dess delmål kommer att uppfyllas.

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 år 2003 konstaterar vi att utvecklingen inom de flesta delmål går åt fel håll, främst inom områdena trafiksäkerhet och miljö. Transportsystemet håller däremot en genomgående hög kvalitet och står sig väl i en internationell jämförelse.

Rapporten är en sammanfattning av SIKA Rapport 2004:3 och bygger på underlag från Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Vägverket och Rikstrafiken.

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

Stockholm i juni 2004

*Kjell Dahlström*  
Generaldirektör

## INNEHÅLL

DET TRANSPORTPOLITISKA MÅLET OCH DESS DELMÅL...	5
... OCH HUR DE HITTILLS UPPFYLLTS	6
TILLGÄNGLIGHET OCH REGIONAL UTVECKLING	7
JÄMSTÄLLDHET	8
TRANSPORTKVALITET	9
SÄKERHET	10
MILJÖ	11
BEFOLKNING, BOENDE, EKONOMI	12
PERSONRESANDET	14
GODSTRANSPORTERNA	16
OM SIKA	18

Statens institut för kommunikationsanalys

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

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

Grafisk form och layout: Ateljén Arne Öström

Tryck: Bulls Tryckeri AB, Halmstad 2004

ISBN 91-89586-46-8

## 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 prin-

cip 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 långsiktig 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.

Alla dessa mål är tänkta att vara långsiktiga och kontinuerliga i ett längre tidsperspektiv.



## ... OCH HUR DE HITILLS UPPFYLLTS

Utvecklingen av det övergripande målet som helhet kan endast följas upp i begränsad omfattning. De delområden där det främst finns tillgång till uppgifter som går att följa upp är investeringar och trafikens kostnadsansvar.

SIKA:s uppföljning visar att det finns tydliga tecken på att dagens svenska transportsystem inte använder givna resurser på ett sådant sätt att det når största möjliga samhällsnytta. Resultaten tyder därför på att det finns åtskilligt med utrymme för att förbättra måluppfyllelsen inom området samhällsekonomisk effektivitet. Däremot är utvecklingen mot långsiktig

hållbarhet och fördelningseffekterna av dagens transportförsörjning svårbedömda.

När det gäller delmålen konstaterar SIKA att utvecklingen inom några områden är oroande. Det gäller dels trafiksäkerheten i vägsystemet där nollvisionen ännu tycks vara avlägsen, dels på miljösidan med ökande utsläpp av koldioxid och fler bullerstörda. För delmålen om tillgänglighet och transportkvalitet har utvecklingen de senaste åren däremot varit positiv, medan det är mera osäkert hur delmålen om regional utveckling och jämställdhet har utvecklats.

Övergripande mål	Utveckling mot det långsiktiga målet	
	Det går att bedöma utvecklingen av målet, i alla fall för delen om samhällsekonomisk effektivitet där SIKA konstaterar att dagens svenska transportsystem avviker påtagligt från ett samhällsekonomiskt optimalt tillstånd.	
Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2003	Uppfylls etappmål med fattade beslut?
Tillgänglighet (för funktionshindrade)	Ja	Nej
Regional utveckling	Osäkert	Mål saknas
Jämställdhet	Ja?	Mål saknas
Transportkvalitet	Ja	Nej
Trafiksäkerhet	Nej	Nej
<b>Miljö</b>		
– Klimatpåverkan (CO <sub>2</sub> )	Nej	Nej
– Luftföroreningar (S, NO <sub>x</sub> , VOC)	Ja?	Nej?
– Buller	Nej	Nej
– Kretsloppsanpassning	Osäkert	Mål saknas
– Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Mål saknas

## TILLGÄNGLIGHET OCH 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 och den regionala utvecklingen i transportsystemet är svårt. Ofta tas förbättrad tillgänglighet ut i ökad arbetsmarknad eller annan ökad valfrihet, vilket leder till längre resor. Att restiderna ökar är alltså inte ett självklart tecken på försämrad tillgänglighet.

Enligt SIKAs bedömning går utvecklingen, sett över flera år, mot ett tillgängligt transportsystem åt rätt håll. Inom vägtrafiken minskar restiderna på de nationella vägarna.

Kollektivtrafikens utbud ökar och det byggs allt fler gång- och cykelvägar. För de allra flesta är även tillgängligheten med bil till närmaste akutsjukhus och flygplats god. Fler tåg på spåren gör att även järnvägstransportsystemet har fått en förbättrad tillgänglighet.

Däremot har tillgängligheten med inrikesflyget minskat ytterligare. Försämringen beror framför allt på förändrade avgångs- och ankomsttider samt nedlagda flyglinjer.

Det är en vanlig uppfattning att nya infrastruktursatsningar har stor betydelse för utvecklingen i en region. SIKAs har dock i flera sammanhang konstaterat att sådana satsningar ofta inte har så stor påverkan som förväntats. Omvärldsfaktorer som tillväxt och bilnehav har större betydelse för arbetspendling än ny infrastruktur. SIKAs menar därför att de stora infrastruktursatsningar som planeras fram till år 2015 sannolikt inte kommer att bidra till den regionala tillväxten och utveck-



lingen i någon högre grad.

Det är också tveksamt om förbättrade transporter sammantaget bidrar till att hejda den avveckling av sysselsättning som sker i glest befolkade delar av Sverige. Skälen är två – dels leder förbättrade transporter i tätbebyggda regioner till att boende och sysselsättning minskar i glesare regioner, dels leder tillväxt och strukturomvandling till större avvecklingseffekter än vad som kan motverkas av eventuella positiva effekter av förbättrade transporter.

Tillgängligheten för funktionshindrade har blivit bättre och många funktionshindrade uppger att de kan resa, dock med besvär. Många väljer ändå att avstå från att resa. Största anledningen till detta är att de behöver sällskap under själva resandet. Det finns ett etappmål om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade år 2010. Målet kommer troligtvis inte att nås, men medvetandet om frågorna är mycket högre nu än för några år sedan.

## JÄMSTÄLLDHET

*”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.”*

Det är svårt att följa upp utvecklingen om målet för ett jämställt transportsystem, eftersom det råder brist på underlag inom området. SIKA och trafikverken, dvs. Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket, har dock påbörjat aktiviteter för att få fram bättre material. För år 2003 kan SIKA konstatera att männen, liksom tidigare år, dominerar i styrelser, höga poster och arbetsgrupper inom hela transportsektorn. Kvinnors perspektiv och värderingar fortsätter därmed att vara dåligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning. De har med andra ord sämre möjligheter att påverka transportsystemets utformning.





## TRANSPORTKVALITET

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

Delmålet om transportkvalitet mäts i vissa generella kvalitetsaspekter: förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information. Utvecklingen av transportkvaliteten har varit övervägande positiv under år 2003. Vägarna får en allt högre standard och därmed ökar framkomligheten och bekvämligheten. En rad åtgärder har genomförts för att i högre grad kunna ge korrekt information till resenärer, trafikutövare och allmänhet. Terroristattack-

en mot World Trade Center i USA har följts av skyddsåtgärder, som har medfört att den allmänna säkerhetsnivån vid transporter har höjts jämfört med tidigare år.

Förseningarna har ökat för både järnvägens godstrafik och för flyget, vilket gör att förutsägbarheten kan ha minskat något. I de större städerna ökar också trängseln på vägarna, vilket leder till förseningar och sämre förutsägbarhet för alla som använder systemet.

SIKA gör dock bedömningen att det svenska transportsystemet håller en genomgående hög kvalitet, som står sig väl i internationell jämförelse.



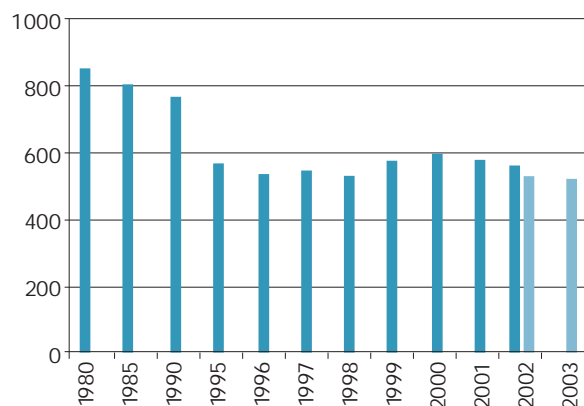
## SÄKERHET

*”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.”*

När det gäller delmålet för trafiksäkerhet fortsätter utvecklingen inom vägtrafiken att vara oroande. Över 500 personer dog och mer än 4 600 skadades svårt i vägtrafiken under år 2003, siffror som i stort sett är oförändrade

jämfört med år 2002. Nollvisionen, det vill säga att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, tycks alltmer avlägsen. SIKA konstaterar att det krävs ytterligare åtgärder, bland annat mer trafikövervakning och krav på alkohol, för att nå det transportpolitiska målet för trafiksäkerhet.

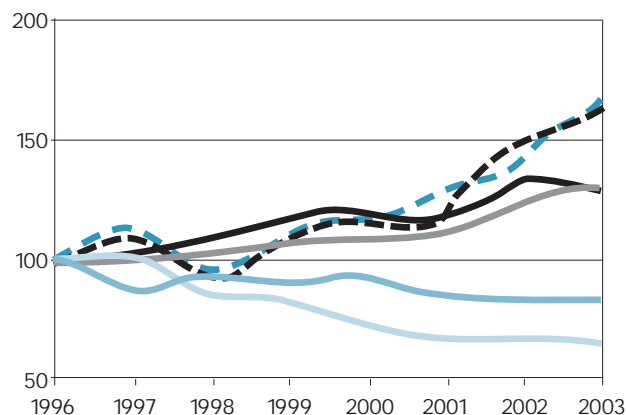
Säkerheten inom järnväg, luftfart och sjöfart är däremot hög sedan flera år tillbaka. SIKA anser därför att det inte behövs några transportpolitiska mål för dessa trafikslag.



Antal dödade i vägtrafiken åren 1980 – 2003.

Källa: SIKA Statistik Vägtrafikskador 2002 samt Vägverkets prognoser för 2002 och 2003.

■ Officiell statistik  
■ Vv prognos



Antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken fördelade på trafikantgrupp (index 1996=100).

Källa: SIKA Statistik Vägtrafikskador 2002 samt preliminära uppgifter avseende 2003 från Vägverket.

— Mortorcyklist  
- - Mopedist  
— Bilförare  
— Bilpassagerare  
— Gående  
- - Cyklist

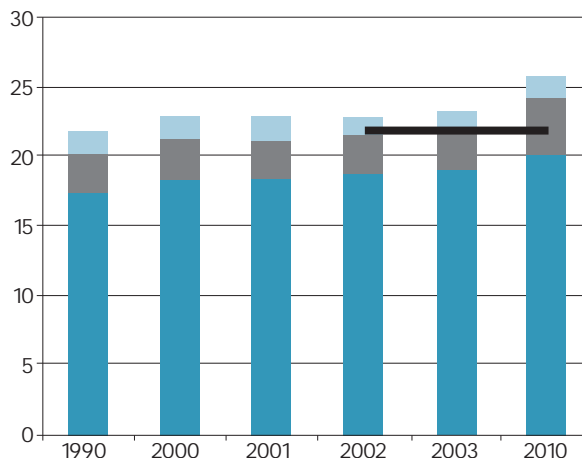
## MILJÖ

*"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."*

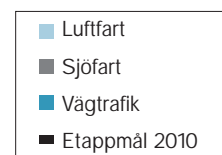
Transportsektorns utsläpp av koldioxid har ökat med knappt sex procent år 2003 jämfört med 1990 års utsläpp. Utsläppsökningarna kommer framför allt från de tunga lastbilarna. Ytterligare en förklaring är att personbilarna blir allt tyngre och får allt större motoreffekt, vilket motverkar de senaste årens bränsleeffektivisering. Utsläppsmålet för svaveldioxid kommer sannolikt inte heller att nås, medan det är mer osäkert för kväveoxidmålet. Målet för kolväten kommer däremot troligen att nås.

Antalet bullerstörda personer fortsätter att öka till följd av ökande trafik. Dessutom ger allt fler kommuner bygglov för att bygga bostadshus intill redan bullerstörda vägar.

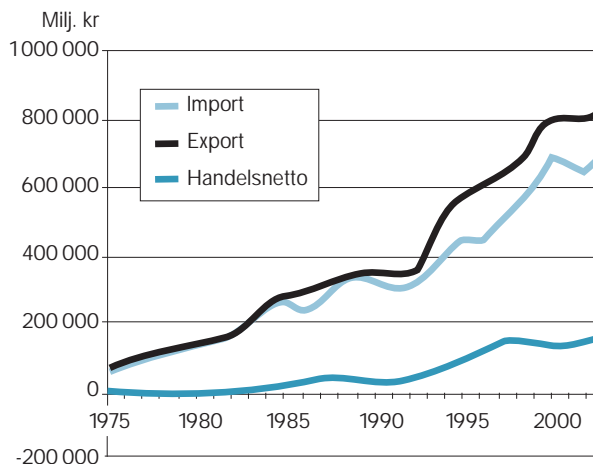
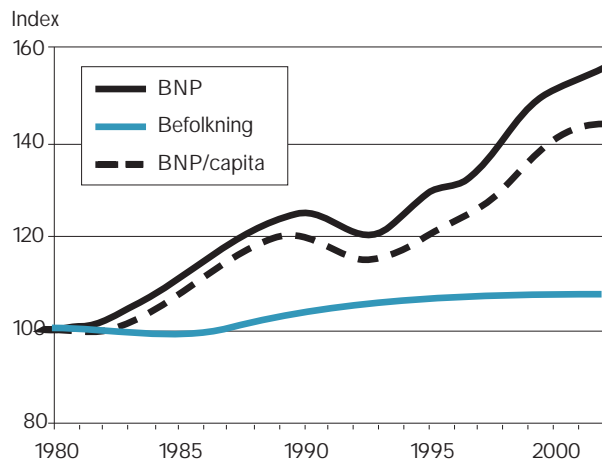
Luftkvaliteten i de svenska tätorterna har förbättrats under de senaste årtiondena tack vare minskade utsläpp från trafiken, industrin och hushållen. De senaste åren har dock inga ytterligare förbättringar skett och under vintern 2002/2003 var halterna av luftföroreningar högre än på flera år. Variationer i klimatet påverkar halterna, men det ökade trafikarbetet har troligtvis också motverkat de miljövinster som åstadkommit genom avgasrening och renare bränslen.



Transportsektorns utsläpp av koldioxid, miljoner ton. Utsläppen har ökat med knappt sex procent sedan 1990. Källa: SIKa

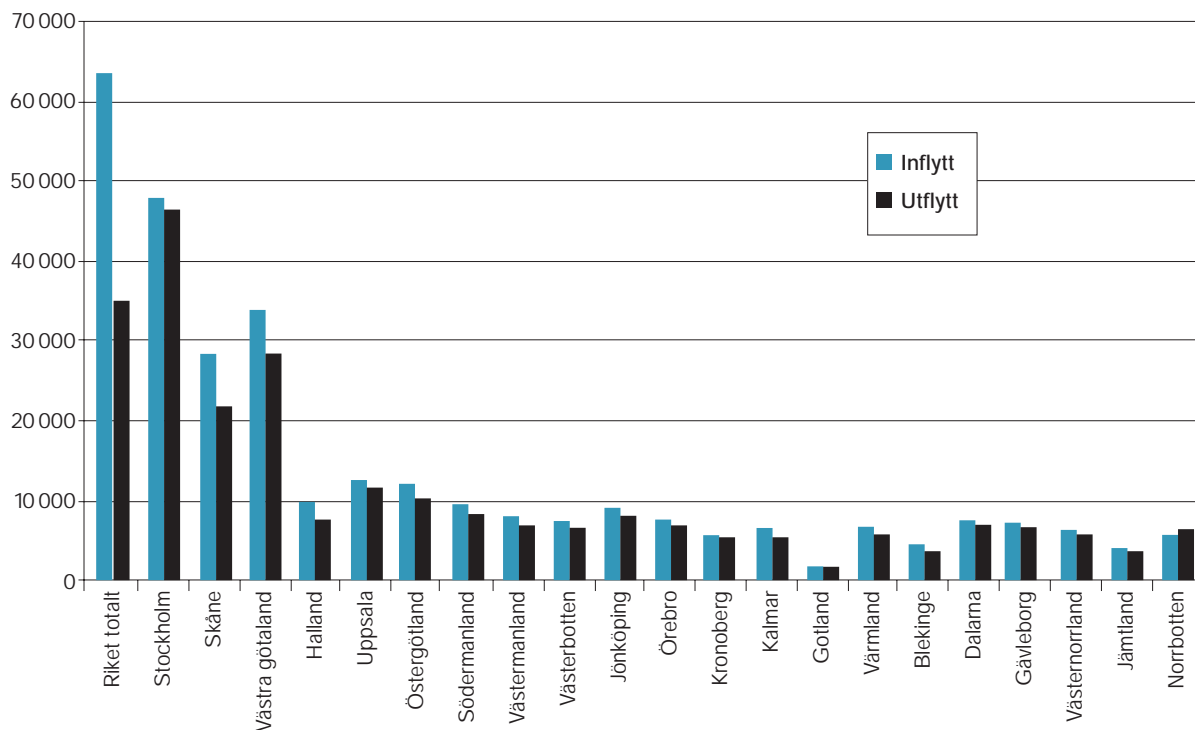


## BEFOLKNING, BOENDE, EKONOMI

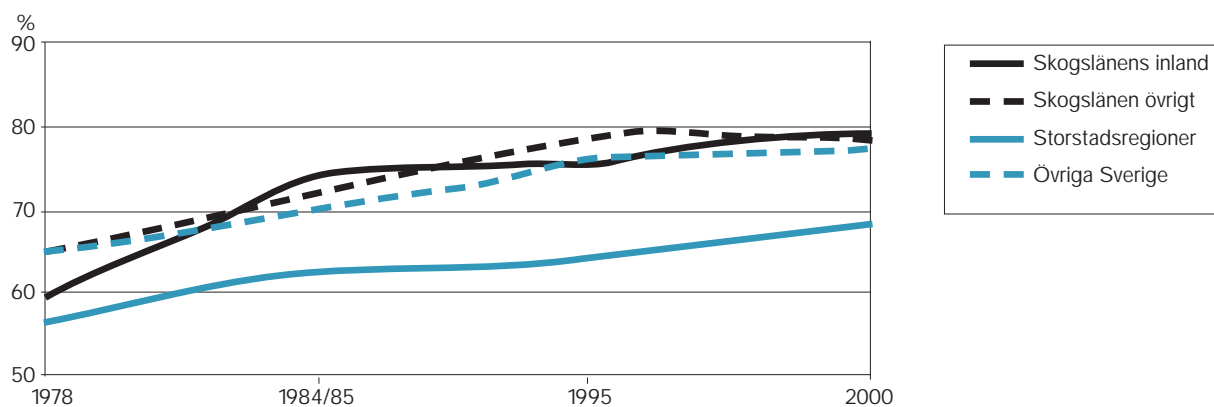


**Utveckling av BNP och befolkning.** Den genomsnittliga ekonomiska tillväxten har under perioden 1992–2002 legat på 2,2 procent per år. Under hela perioden 1980–2002 var tillväxten 2,4 procent per år. Befolkningen har samtidigt ökat från 8,3 miljoner år 1980 till nästan 9 miljoner år 2003. Källa: SIKA/SCB.

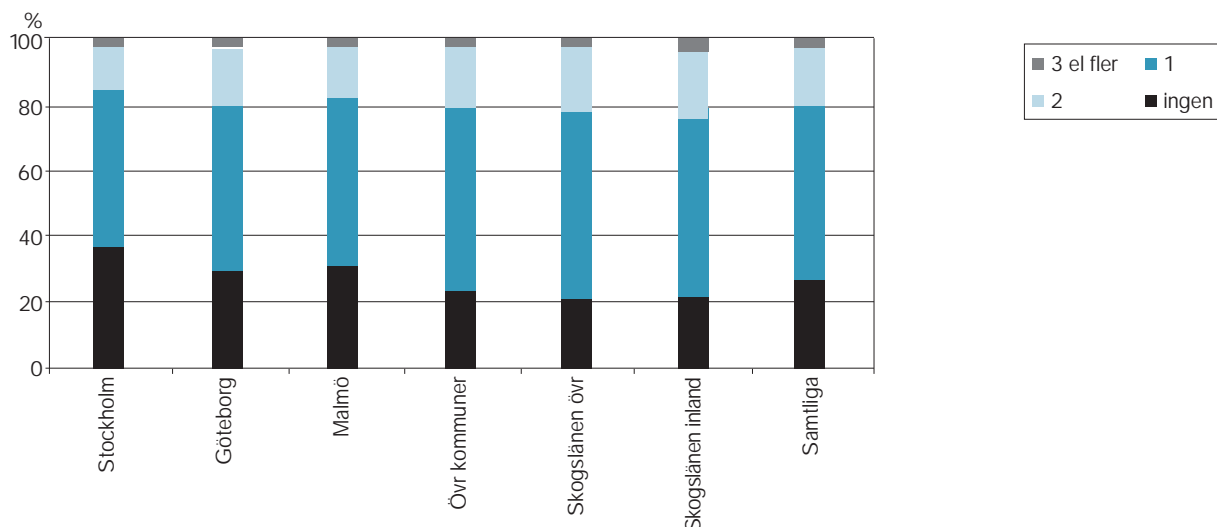
**Utrikeshandeln i miljoner kronor.** Utrikeshandeln har ökat kraftigt sedan början av 1990-talet. Exporten ökar snabbare än importen och Sverige har sedan 1990-talets början ett handelsöverskott. Källa: SCB.



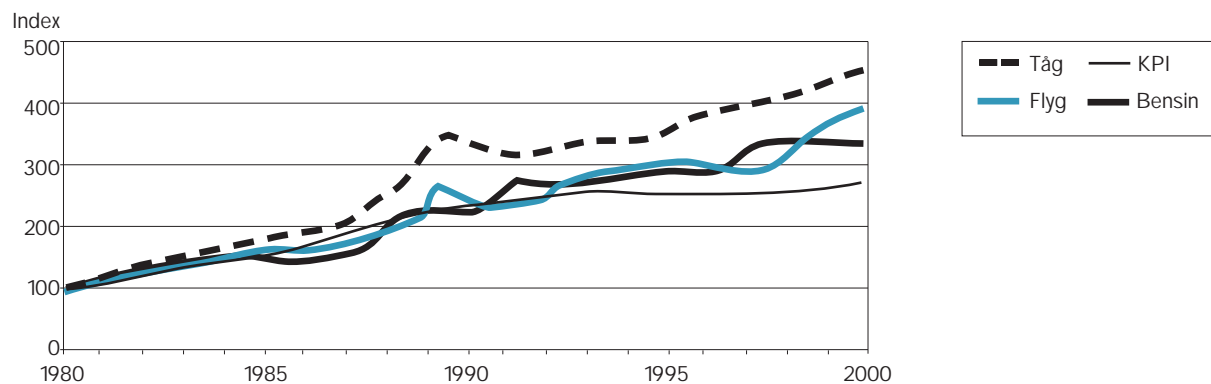
**Befolkningsförändringar i länen under 2003 (folkökning).** Befolkningen ökade mest i storstäderna, det vill säga Stockholms län, Skåne och Västra Götaland. Även i länen i närheten av storstäderna ökar befolkningen relativt mycket, exempelvis Halland, Uppsala och Södermanland. Norrbotten är det län som har den kraftigaste befolkningsminskningen. Källa: SCB



**Andel personer med körkort och tillgång till bil i hushållet.** Andel personer över 18 år med körkort och tillgång till bil i hushållet har ökat avsevärt mellan åren 1978 och 2001 i Sverige. Totalt sett har andelen ökat från 61 procent till 74 procent i hela landet under denna tidsperiod. Andelen kvinnor med körkort och tillgång till bil har ökat från knappa 45 procent till knappt 65 procent, vilket är en ökning med tjugo procentenheter. För män har andelen under samma period ökat från drygt 75 procent till drygt 80 procent, vilket är en ökning med fem procentenheter. Regionalt sett har skogslänens inland haft den starkaste utvecklingen med en ökning från ca 60 procent till nära 80 procent. Figuren visar också att det finns relativt stora skillnader i körkortsinnehav och tillgång till bil mellan regionerna. Källa: RES 2001

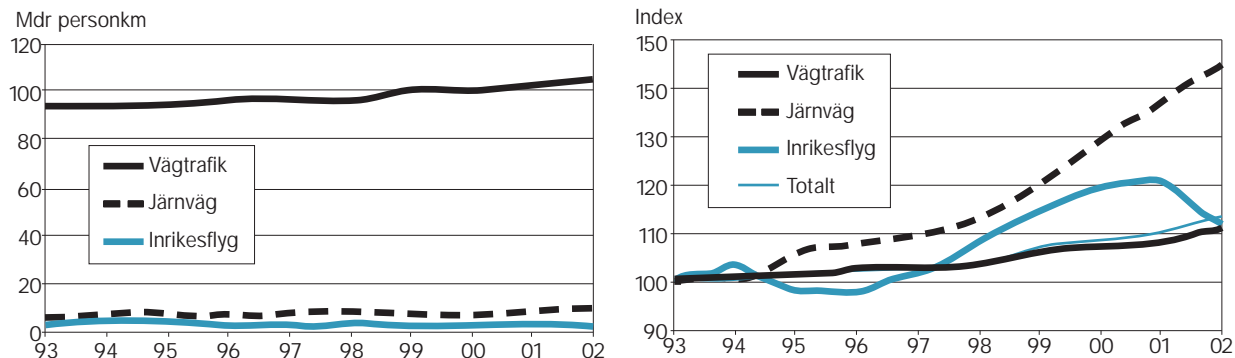


**Antal bilar per hushåll, fördelat efter region år 1999–2001.** Drygt 70 procent av hushållen i Sverige har tillgång till minst en bil och var femte hushåll har fler än en bil. Andelen hushåll utan bil är störst i storstäderna. Källa: RES 2001

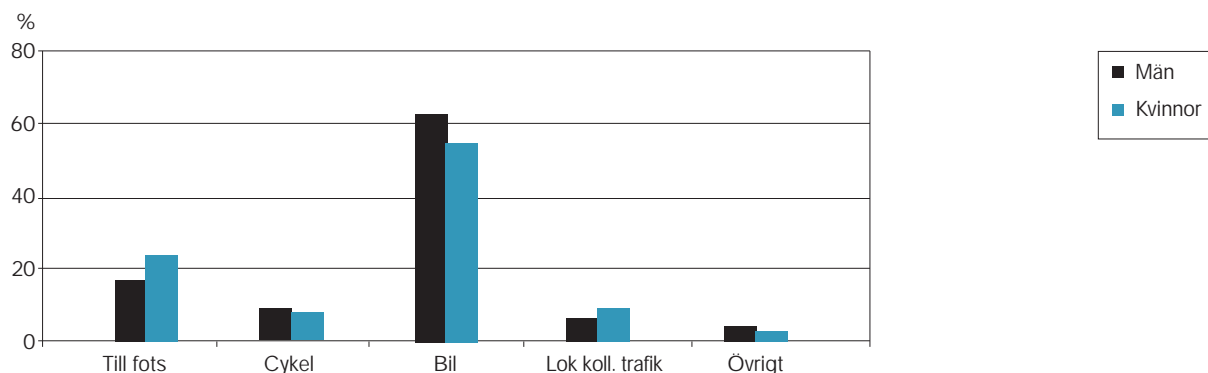


**Prisutveckling för transporter i Sverige, år 1980–2003.** Priserna för privatresor med tåg (biljettpriser) har ökat snabbare än priserna för flyg (biljettpriser) och bil (bensinpriser) de senaste 20 åren. Under år 2003 ökade dock flygpriserna mest. Transportpriserna för privatresor har överlag haft en kraftigare prisökning än övriga konsumentpriser. Medan flyg- och tågpriserna har ökat med 7,5 respektive 6,7 procent mellan 2002 och 2003 så har konsumentprisindex (KPI) ökat med 1,8 procent. Källa: RES 2001

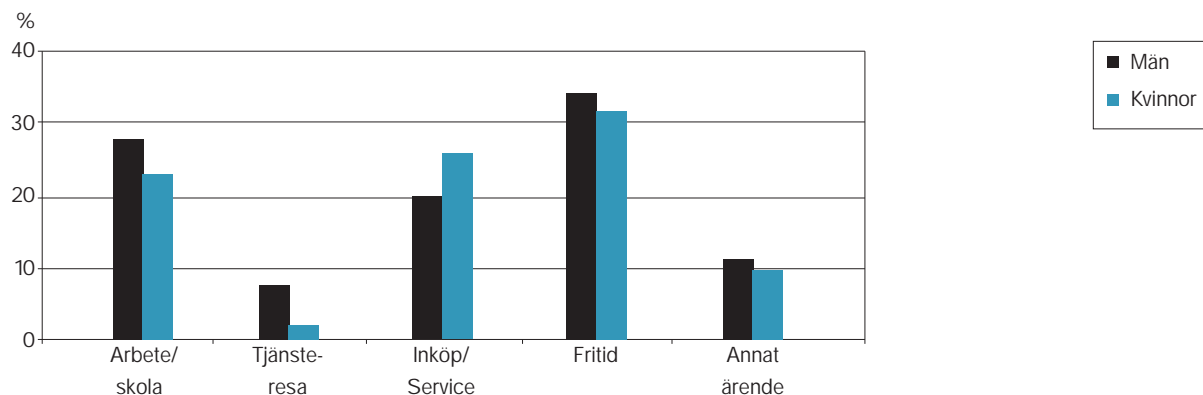
## PERSONRESANDET



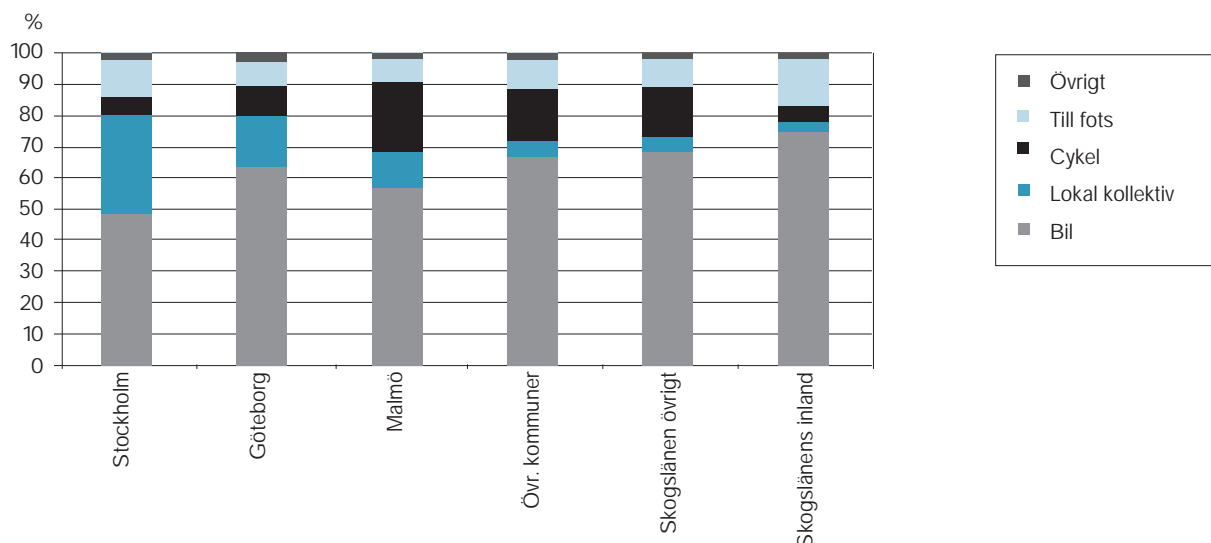
**Utvecklingen av persontransporter.** Under tioårsperioden 1993–2002 ökade transportarbetet för vägtrafik, järnväg och inrikes flyg tillsammans med 13 procent. Ökningen var störst för järnvägstrafiken som ökade med 45 procent, medan vägtrafiken ökade med 11 procent och inrikesflyget med 12 procent. Mätt i absoluta tal ökade vägtrafiken med 10,4 miljarder personkilometer, vilket är mer än hela transportarbetet med järnväg 2002. Persontransportarbetet uppgick år 2002 till ca 125 miljarder personkilometer. Personbilstrafiken svarar ensam för ca 80 procent av transportarbetet och vägtrafiken i sin helhet för nära 85 procent. Källa: SIKA



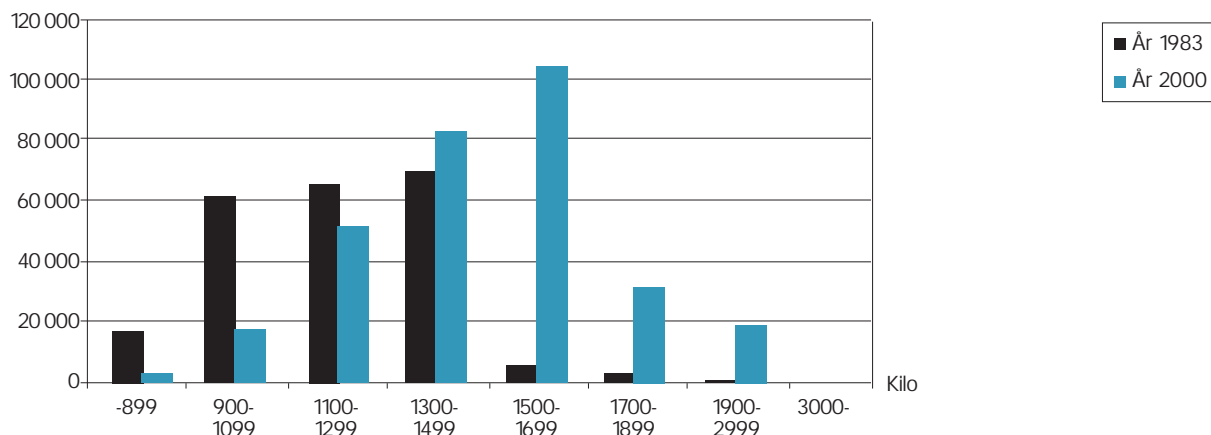
**Resor efter färdstätt.** Antal resor efter färdstätt och kön, procent, år 2001. De flesta resor i Sverige görs med bil. År 2001 gjordes nära fem miljarder resor med bil, vilket utgör ca 60 procent av samtliga resor. I kategorin övrigt ingår bl.a. flyg och tåg. Källa: RES 2001



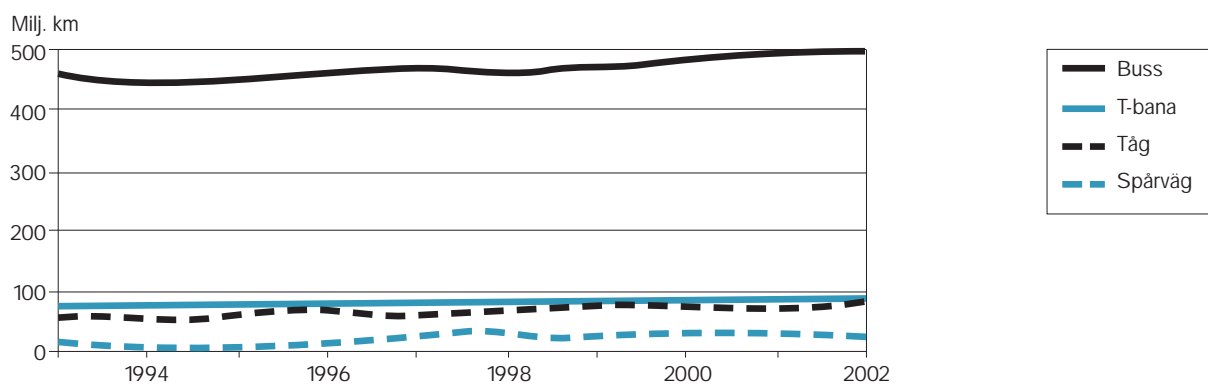
**Resor efter syfte.** Inrikes resor, procent, år 2001. Under ett år gör Sveriges befolkning i åldrarna 15–84 år ca 8 miljarder inrikesresor i olika ärenden. Fritidsresor står för en dryg tredjedel av alla resor som görs. Män reser betydligt mer i tjänsten och för att ta sig till/från arbete än kvinnor, medan kvinnor reser mer för att göra inköp och uträdda serviceärenden (inklusive barntillsyn). Totalt gör män något fler resor än kvinnor. Källa: RES 2001



**Arbetsresor efter region och färd sätt**, genomsnitt år 1999–2001. Hur arbetsresorna fördelas på olika färdmedel varierar stort mellan olika regioner. Bil är det vanligaste färdmedlet till arbetet i hela landet. Andelen arbetsresor med kollektivtrafik är störst i Stockholm. I kategorin övrigt ingår bl.a. flyg och tåg. Källa: RES 2001

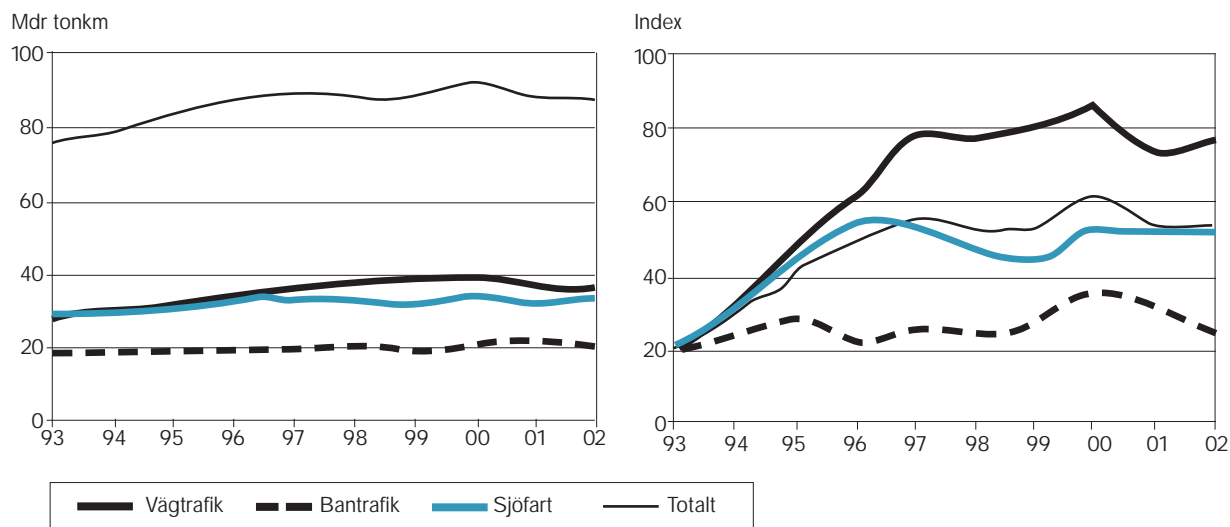


**Jämförelse mellan nyregistrerade personbilar efter viktclass** åren 1983 och 2003. Under de senaste tjugo åren har de nyregistrerade personbilarna i Sverige blivit allt tyngre. År 1983 bestod de nyregistrerade bilarna till 97 procent av bilar med en tjänstevikt under 1 500 kg. Tjugo år senare var det endast hälften av de nyregistrerade bilarna som vägde under 1 500 kg. Källa: SIK/SCB

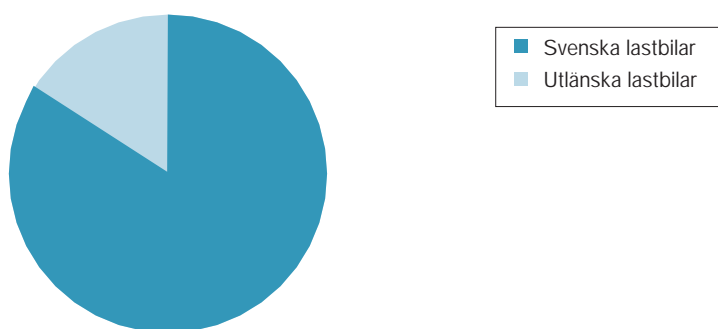


**Utbud av kollektivtrafik i hela landet**, mätt i miljoner utbudskilometer. Sedan 1993 har kollektivtrafikutbudet i landet ökat med 13 procent. Stockholms län står för 35 procent av all kollektivtrafik i landet, 239 miljoner utbudskilometer, jämfört med övriga landet som har ett utbud på 453 miljoner kilometer. Busstrafiken, som står för över 70 procent av all kollektivtrafik i hela landet, har under en tioårsperiod ökat med 8 procent. Den kraftigaste ökningen mellan 1993 och 2002 står dock lokaltågstrafiken utanför Stockholms län för. Källa: Vägverket/SLTF

## GODSTRANSPORTERNA

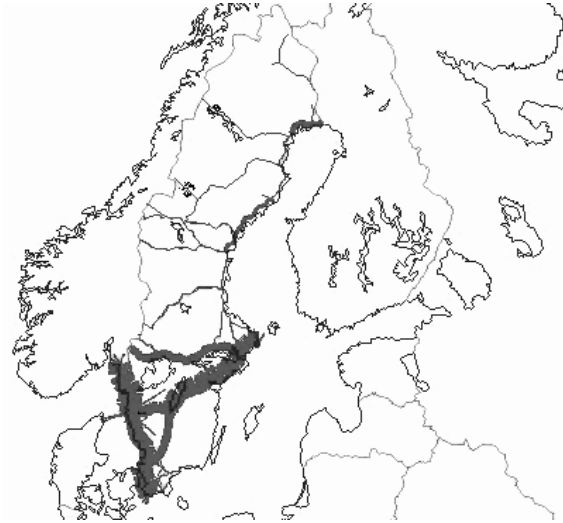


**Utvecklingen av godstransporter i Sverige.** Godstransportarbetet är jämnt fördelat mellan trafikslagen. Under tioårsperioden 1993–2002 har godstransportarbetet ökat med 17 procent. Mätt i absoluta tal är det en ökning från 76 miljarder tonkilometer till 89 miljarder. Vägtrafiken, inklusive utländska lastbilar, svarar för den största ökningen både relativt och absolut. Ökningen för vägtrafiken under perioden är åtta miljarder tonkilometer vilket motsvarar 28 procent. Sjöfartens godstransportarbete har ökat med 4,5 miljarder tonkilometer eller 16 procent. Transportarbetet med järnväg har ökat med 0,4 miljarder tonkilometer vilket motsvarar två procent. Källa: SIKA.



**Godstransporter med lastbil i Sverige.** Det totala transportarbetet med tunga lastbilar (över 3,5 ton) på svenska vägar var ca 41 miljarder tonkilometer år 2002. Därav utfördes ca 85 procent med svenska bilar och ca 15 procent med utländska. De svenska lastbilarna som helt gick i inrikes trafik utförde knappt 32 miljarder tonkilometer, medan svenska bilar i utrikes trafik utförde ca 2,5 miljarder tonkilometer på de svenska vägarna. Av de utländska lastbilarnas transportarbete i Sverige utgjordes drygt 80 procent av trafik till eller från Sverige och resterande del av cabotage och transittrafik. Källa: SIKA/SCB/Eurostat





**Transitflöden genom Sverige.** Lastbilstrafiken genom Sverige med utländska lastbilar (transit) har mellan åren 1999–2002 ökat med nära 30 procent, från cirka 1,7 till 2,3 miljoner ton, vilket motsvarar drygt 2 procent av det totala godstransportarbetet på väg. Transit genom Sverige utförs i huvudsak med lastbilar från Danmark, Finland, Norge och Tyskland. En tredjedel av transporterna utförs med lastbilar från Danmark respektive Finland. Källa: Samgods.

### Begreppsförklaringar

- **Inrikes transporter** är transporter där godset lastas och lossas i samma land som lastbilen är registrerad.
- **Utrikes transporter** är transport till eller från det land där lastbilen är registrerad.
- **Tredjelandstransporter** är transporter mellan två länder där den lastbil som utför transporten inte är registrerad i något av dessa.
- **Cabotage** är inrikes transporter i ett annat land än det där lastbilen är registrerad.
- **Transittransporter** är transporter genom ett land utan att godset lastas eller lossas.
- **Transportarbete** är transporterad godsmängd gånger transportsträckan, mäts i tonkilometer.

## OM SIKA

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, är en myndighet under Näringsdepartementet och arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Vi har tre huvudsakliga ansvarsområden:

- Göra utredningar åt regeringen.
- Utveckla prognos- och planeringsmetoder.
- Vara ansvarig myndighet för officiell statistik inom området.

SIKA bildades 1995 och har ca 30 anställda. Vi är organiserade i fyra avdelningar – Utredning, Analys, Statistik och Administration – och har hög kompetens inom områdena gods- och persontransporter, samhällsekonomiska analysmetoder, prognos- och kalkylmodeller samt statistik.

Läs mer om SIKA på myndighetens webbplats. Där finns information om verksamheten, t.ex. regeringsuppdrag, organisation, verksamhetsplaner och årsredovisning, utgivna publikationer och remissvar. På webbplatsen finns också en databas med statistik om transporter och kommunikationer.



Besöksadress: Maria Skolgata 83, Stockholm

Postadress: Box 17 213, 104 62 Stockholm

Telefon: 08-506 206 00

Fax: 08-506 20 10

sika@sika-institute.se

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

