

2002-10-01

0403-02-02894

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

**Redovisning avseende uppdrag angående uppföljningssystem för delmålen om tillgänglighet, en positiv regional utveckling och en hög transportkvalitet**

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, en positiv regional utveckling och en hög transportkvalitet.

I föreliggande rapport redovisar Sjöfartsverket hur arbetet fortlöper. I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av tfj generaldirektören Eva Nilsson har deltagit stf chefen för Planering och Normering, Ulf Lejdebrink, chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg, och avdelningsdirektör Henrik Swahn, den sistnämnde föredragande.

Eva Nilsson

Lars Vieweg

**UPPFÖLJNING AV DELMÅLEN OM  
TILLGÄNGLIGHET, REGIONAL  
UTVECKLING OCH  
TRANSPORTKVALITET INOM  
SJÖFARTSOMRÅDET**

**UTVECKLING AV MÅTT, INDIKATORER  
OCH UPPFÖLJNINGSSYSTEM**

**REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG**

**UPPFÖLJNING AV DELMÅLEN OM  
TILLGÄNGLIGHET, REGIONAL  
UTVECKLING OCH  
TRANSPORTKVALITET INOM  
SJÖFARTSOMRÅDET**

**UTVECKLING AV MÅTT, INDIKATORER  
OCH UPPFÖLJNINGSSYSTEM**

**REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG**

Vår beteckning: Dnr 0403-02-02894

## Innehållsförteckning

<b>1. Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Arbetsprocessen</b> .....	<b>5</b>
2.1 Bakgrund och utgångspunkter .....	5
2.2 En gemensam arbetsgrupp har formerats.....	5
2.3. Transportslagsövergripande och transportslagsvis målformulering och måluppföljning	
2.4 Fortsatt arbete i samarbetsgruppen .....	7
<b>3. Diskussion av de nya etappmålen tolkning och tillämpning inom sjöfartens område</b> .....	<b>8</b>
3.1 Måluppfyllelsen bör kunna mätas men mätbarhet ersätter inte kvalitativa bedömningar och målens roll att vägleda en verksamhet. ....	8
3.2 Tillgänglighet och en positiv regional utveckling.....	8
3.3 En hög transportkvalitet.....	9
<b>4. Hittills använda mått, indikatorer och uppföljningssystem för de tre transportpolitiska delmålen inom sjöfarten och andra transportslag</b> .....	<b>11</b>
4.1 Översikt.....	11
4.2 Tillgänglighet.....	12
4.3 En positiv regional utveckling .....	12
4.4 En hög transportkvalitet.....	14
<b>5. Befintliga system, modeller, data och metodutveckling inom sjöfartsområdet som stödjer utvecklingen av ett uppföljningssystem för de tre delmålen</b> .....	<b>15</b>
5.1 Inledning.....	15
5.2 Kortfattad diskussion av potentiellt användbara system, modeller och data.....	16
SAMGODS .....	16
SAMPERS.....	16
Pilotprojektet Service Performance Indicators (SPI).....	17
Systemet för uppföljning av lotsningsverksamheten (FARLED 2000) .....	18
Linjer, frekvenser, fartygs- och lasttyper, trafikstatistik för färje- och ro-ro trafik och övrig linjesjöfart – SMI (Strategic Maritime Information system).....	19
FAREG – färledernas och den anslutande landinfrastrukturens framkomlighet och kvalitet.....	19
<b>6. Fortsatt arbete med utveckling av mått, indikatorer och uppföljningssystem för sjöfarten</b> .....	<b>20</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>21</b>

---

## **1. Sammanfattning**

Denna rapport utgör Sjöfartsverkets lägesredovisning av uppdraget i regleringsbrevet för år 2002 att med bistånd av SIKÅ utveckla ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer för delmålen om tillgänglighet, en positiv regional utveckling och en hög transportkvalitet. I denna rapport redovisas kortfattat hur arbetet fortlöper.

De förändringar som gjorts i den transportpolitiska delmålsstrukturen i infrastrukturpropositionen (SOU 2001/02:20), där bl. a. ett mera övergripande perspektiv på etappmålen introduceras, föranleder Sjöfartsverket att tolka regeringens uppdrag så att det omfattar två delar:

1. Hur bör Sjöfartsverkets uppföljningssystem för sjöfartssektorn (avseende de tre delmålen) utformas för att på bästa sätt kunna bidra till den av regeringen eftersträvade mera övergripande uppföljningen av etappmålen?
2. Hur bör Sjöfartsverkets uppföljningssystem för sjöfartssektorn utformas för att sjöfartssektorns och Sjöfartsverkets bidrag till uppfyllandet av de transportpolitiska delmålen framgår så tydligt som möjligt?

Under året har Sjöfartsverket arbetat med båda dessa frågor. Den första frågan har huvudsakligen behandlats i en arbetsgrupp i vilken Banverket, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket, SIKÅ och Vägverket deltagit. Den andra frågan har bearbetats internt i Sjöfartsverket och i samarbete med sjöfartssektorns aktörer.

Sjöfartsverket bedömer att ett uppföljningssystem för sjöfartssektorn som täcker de två aspekter som nämnts ovan, bör utvecklas successivt och så att hänsyn tas till de erfarenheter som vinnas dels i den egna verksamheten dels i motsvarande verksamhet i andra delsektorer inom transportsektorn.

## **2. Arbetsprocessen**

### **2.1 Bakgrund och utgångspunkter**

Tankegångarna bakom ett uppföljningssystem för de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, en positiv regional utveckling och en hög transportkvalitet utvecklades av regeringen i infrastrukturpropositionen, som presenterades i oktober 2001. Regeringen anslöt sig i propositionen när det gäller dessa mål till de förslag som utvecklats i SIKAs rapport "Vidareutveckling av de transportpolitiska målen", SIKAs rapport 2000:1 och i Godstransportdelegationens (GTD) slutbetänkande (SOU 2001:61). Regeringen ansåg liksom SIKAs och GTD att man borde definiera mått och indikatorer för de tre nämnda transportpolitiska delmålen och utveckla ett system för att systematiskt följa upp dessa.

I infrastrukturpropositionen justerades delmålet om en hög transportkvalitet till att förutom näringslivet också omfatta medborgarna. Ett sjätte delmål om ett jämställt transportsystem infördes. Regeringen angav också att etappmål bör formuleras för samtliga sex delmål och att dessa etappmål bör vara mera övergripande till sin karaktär än vad de tidigare etappmålen varit. I propositionen formulerades etappmål i ett sammanhang för delmålen om tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Ett särskilt etappmål angavs för delmålet en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Vägverket och Luftfartsverket har i likhet med Sjöfartsverket därefter (i respektive verks regleringsbrev för budgetåret 2002) fått regeringens uppdrag att utveckla ett uppföljningssystem med mått och indikatorer för delmålen om tillgänglighet, en positiv regional utveckling och en hög transportkvalitet.

### **2.2 En gemensam arbetsgrupp har formerats**

För att utbyta erfarenheter och idéer i detta arbete har samtliga trafikverk, Rikstrafiken och SIKAs etablerat en arbetsgrupp under år 2001. Denna grupp har diskuterat hur ett trafikslagsövergripande uppföljningssystem för de tre nämnda målen skulle kunna utformas och vilka gemensamma verktyg och data som kan komma till användning i ett sådant sammanhang. SIKAs har tagit på sig rollen att vara sammankallande och ordförande i gruppen, och har därigenom aktivt bistått övriga verk i utvecklingsarbetet. Det hittills bedrivna arbetet i gruppen har haft sin tyngdpunkt inom det område som täcks av tillgänglighetsmålet och därvid huvudsakligen behandlat personresande. Genom att regionala indelningar m.m. har diskuterats ingående har arbetet i gruppen också haft en klar relevans för målet om en positiv regional utveckling. Tillgänglighet och en positiv regional utveckling med avseende på gods liksom delmålet om en hög transportkvalitet har hittills behandlats i mindre omfattning.

### 2.3. Transportslagsövergripande och transportslagsvis målformulering och måluppföljning

I infrastrukturpropositionen (SOU 2001/02:20) anger regeringen att minst ett etappmål bör utformas för varje transportpolitiskt delmål för att undvika risken för obalanser och att dessa etappmål skall vända sig till fler än en myndighet och helst till hela transportsektorn. Etappmål bör vara mera övergripande till sin karaktär än vad de tidigare etappmålen varit.

Enligt Sjöfartsverkets tolkning bör den mera övergripande karaktären av etappmålen innebära att det trafikslagsvisa perspektivet i stor utsträckning ersätts av ett trafikslagsövergripande användarperspektiv. Det är då naturligt att etappmålen vänder sig till fler än en myndighet eftersom måluppfyllelse sett ur ett användarperspektiv i stor utsträckning påverkas av de samlade insatserna från olika delsektorer och myndigheter. Eftersom olika kategorier av användare kan ha skilda krav på transportsystemet som helhet blir det i ett användarorienterat målsystem naturligt att kategoriseringen efter transportsektorns delsektorer och myndigheter - om en nedbrytning krävs - ersätts av en kategorisering efter användare.<sup>1</sup>

Samtidigt som etappmålen formuleras och tolkas mera övergripande och användarorienterat, krävs emellertid också fortsättningsvis en analys och uppföljning av hur olika delsektorer och myndigheters verksamhet bidrar till de övergripande etappmålen och dessas eventuella kommande underindelningar i olika kategorier. Mätning av utbud och efterfrågan på användarnivån måste sannolikt också fortsättningsvis i stor utsträckning bygga på att information från olika delsektorer och myndigheter kombineras<sup>2</sup>. Uppbyggandet av ett uppföljningssystem för de transportpolitiska målen kräver därför också en analys av hur olika nivåer och aktörer samspelar för att åstadkomma den uppföljning som krävs på samtliga nivåer. Det är fråga om uppföljningssystemets delsystemstruktur och rollfördelningen mellan olika aktörer. Dessa frågor har hittills bara i begränsad utsträckning behandlats i samarbetsgruppen, men måste tas upp i det fortsatta arbetet.

---

<sup>1</sup> Godstransportdelegationen säger i sitt slutbetänkande (SOU 2001:61), s.94: "De etappmål som fastlades 1998 är, som nämnts, av helt produktionsinriktad/teknisk natur för trafikverken och kan lämpligen överföras till att bli interna mått för verkens arbete inom detta område. Etappmål för transportkvalitet måste i stället med nödvändighet kopplas tätare till kundernas krav på transportererna."

<sup>2</sup> Konkreta exempel på detta är uppbyggnaden av gemensamma modeller/analysverktyg som SAMPERS och SAMGODS. För att bygga dessa modeller, som i viss utsträckning kan belysa rese-/transportkedjors egenskaper från såväl utbuds- som efterfrågesidan, krävs ibland mycket detaljerad information om utbud/efterfrågan från de sektorsmyndigheter som svarar för respektive delsektor.

## **2.4 Fortsatt arbete i samarbetsgruppen**

Samarbetet i den gemensamma arbetsgruppen planeras fortsätta åtminstone under återstoden av detta år. Sjöfartsverkets bedömning är att utvecklingen av ett system som gör det möjligt att följa upp etappmål på en mera övergripande nivå kommer att kräva tids- och resursinsatser också under kommande år. Det är realistiskt att räkna med att man successivt kan ta i bruk olika delar av ett samlat uppföljningssystem under de kommande åren.

Knäckfrågor i arbetet är bland annat hur man på ett bra sätt kan mäta transportutbud och transportefterfrågan i transportkedjor och intermodala transportsystem och hur system för riktmärkning av transporter kan utvecklas. En annan central fråga blir samspelet mellan den övergripande redovisningen och den uppföljning som skall ske också på delsektorsnivå för att möjliggöra uppföljning av respektive delsektors bidrag till den övergripande nivån.

När det gäller godstransporter kommer frågor som rör intermodala transportlösningar också att analyseras av den nya Godstransportdelegationen, där samtliga trafikverk är representerade. Det är enligt Sjöfartsverkets uppfattning angeläget att arbetsgruppens arbete i denna del så långt som möjligt samordnas med Godstransportdelegationens arbete.

### **3. Diskussion av de nya etappmålen tolkning och tillämpning inom sjöfartens område**

#### **3.1 Måluppfyllelsen bör kunna mätas men mätbarhet ersätter inte kvalitativa bedömningar och målen roll att vägleda en verksamhet.**

Det är en vedertagen uppfattning att mål skall kunna följas upp. Därför kan man ställa sig kritisk till formulering av mål vars uppfyllande inte går att mäta på ett rimligt sätt. Man måste emellertid förhålla sig ödmjuk också till mätningens problem. Det är i allmänhet inte helt lätt att finna mått som på ett helt rättvisande sätt faktiskt fångar den egenskap eller det tillstånd man önskar mäta<sup>3</sup>. Oftast blir mätningen ett närmevärde. Med andra mått kan man fånga andra aspekter av den egenskap man försöker mäta och med flera mått tillsammans kan man kanske så småningom ge en hygglig bild utan att någonsin träffa mitt i prick eller fånga alla de dimensioner som ryms i en begreppsligt definierad egenskap eller tillstånd.

Om man låser sig alltför starkt vid vissa av måluppfyllelse-mätningens närmevärden kan man riskera snedvridningar och suboptimeringar. Det är därför viktigt att hela tiden kritiskt diskutera och utveckla mått och indikatorer att också göra kvalitativa bedömningar av hur faktiskt genomförd mätning förhåller sig till det mål man egentligen eftersträvar.

En mycket stark betoning av mätbarhet hos målen kan även skymma andra potentiellt viktiga aspekter på definitionen av mål. Mål rymmer också en handlingsdimension. De kan spela en roll för att inspirera prestationer och sökning och utveckling av nya handlingsvägar. För att målen skall fungera i den rollen i ett komplicerat samhälle måste de brytas ned på olika delområden så att de upplevs som relevanta och meningsfulla för olika aktörer.

Följden av ett förhållningssätt som skisseras ovan är dels att mått och indikatorer hela tiden måste prövas, omprövas och vidareutvecklas dels att indikatorerna inte ersätter välformulerade och inspirerande mål för olika delverksamheter.

#### **3.2 Tillgänglighet och en positiv regional utveckling**

Som tidigare nämnts har genom infrastrukturpropositionen (SOU 2001/02:20) delvis nya förutsättningar definierats för formulering av etappmål och för uppföljning av de två delmålen för tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Regeringen anger gemensamt för de två delmålen följande nya etappmål:

- *Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras*
- *Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka.*

---

<sup>3</sup> Ofta brukar man säga att det är relativt enkelt att mäta uppfyllandet av trafiksäkerhets- och miljömål. Det finns dock mätproblem även här. När det gäller trafikdödade finns t ex olika avgränsningsproblem (hur räknas eventuella självmord, vilken avgränsning i tiden skall väljas mellan trafikolycka och dödsfallet, hur har andra hälsfaktorer påverkat den olyckliga utgången). När det gäller olycksfall finns t. ex. de kända svårigheterna med stora mörkertal, som i högsta grad relativiserar mätningarna. Inom miljöområdet finns t ex geografiska avgränsningsproblem, problem med identifiering av trafikens utsläpp i förhållande till andra källor, svårigheter att faktiskt mäta utsläppens storlek – i själva verket måste man i största utsträckning förlita sig på modellberäkningar. En ännu viktigare aspekt är kanske att mäta hur människors hälsa påverkas snarare än utsläppsmängder som ju endast får betydelse genom de skadeverkningar som uppkommer. Även på dessa områden finns därför all anledning att förhålla sig ödmjuk till mätproblemen.

- Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.
- Cykeltrafikens andel av antalet resor, särskilt i tätort, bör öka.

Dessutom anger regeringen att ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas för delmålen om tillgänglighet och positiv regional utveckling.

På basen av regeringens måldiskussion i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) och i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20) bedömer Sjöfartsverket att de nu formulerade etappmålen täcker upp vissa aspekter av de två delmålen men att det är fortsatt intressant att utveckla mått och indikatorer inom ett uppföljningssystem för sjöfartsområdet som fångar upp också andra aspekter av målen.

Sjöfartens nuvarande och potentiella betydelse skiljer sig avsevärt för de nya etappmålen. Sjöfarten spelar t ex genom Gotlandstrafiken och i vissa skärgårdsområden en viktig roll för tillgängligheten mellan glesbygd och centralorten. En viss motsvarande funktion kan finnas i gränsområden, där den faktiska centralortsfunktionen för en svensk glesbygd ligger t.ex. i Finland, Danmark eller Norge. I detta sammanhang bör man inte heller glömma bort fritidsbåttrafiken, som under sommaren spelar en stor roll för många aspekter av medborgarnas tillgänglighet, inklusive kontakten med centralorter på olika nivåer.

När det gäller tillgängligheten mellan regioner och omvärlden spelar sjöfarten däremot en central roll för både medborgare och näringsliv dels genom färje-/RoRo-trafiken dels genom övrig handelsjöfart. Sjöfarten transporterar fler passagerare än flyget i utrikes trafik och cirka 90 % av Sveriges export/import går sjövägen. Dessutom spelar sjöfarten en stor roll i den transittrafik, som binder samman regioner utanför Sverige med varandra.

För tillgängligheten inom storstadsområden spelar sjöfarten i Stockholm och Göteborg och Malmö/Köpenhamn en mindre men ändå beaktansvärd roll.

Målet om tillgänglighet för funktionshindrade till kollektivtrafiken 2010 bör rimligen också gälla sjötrafiken. Sjöfartsverket deltar tillsammans med Rikstrafiken och övriga trafikverk i utvecklingsarbetet inom detta område. Sjöfartens relevans för cykeltrafiken är blygsam men möjligheterna att enkelt medföra cykel i olika sjötrafikrelationer kan behöva beaktas.

### **3.3 En hög transportkvalitet**

I samband med infrastrukturpropositionen (SOU 2001/02:20) har också en förändring skett av delmålet om en hög transportkvalitet. Målet har vidgats till att omfatta såväl medborgarna som näringslivet. Dessutom har ett etappmål formulerats, som anger de kvalitetsdimensioner som bör fokuseras. Det anges att kvaliteten mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information, successivt bör förbättras.

I propositionen anges att sådana kvalitetsdimensioner valts ut, som inte påverkas av transportavstånd och trafikmängder, vilka kan variera kraftigt mellan olika länder. Det innebär att två av de parametrar som Gods-transportdelegationen särskilt betonade, nämligen transporttid och kostnads-effektivitet, inte inkluderats bland de utvalda kvalitetsparametrarna i etappmålet. Sjöfartsverket bedömer dock att man på sikt även bör sträva efter att inkludera de två nämnda kvalitetsparametrarna i uppföljningen av målet om en hög transportkvalitet, förutsatt att man kan utveckla en mätmetod för dessa som gör att mätvärdena inte snedvrids av strukturella olikheter mellan olika länder.

När det gäller godstransporter spelar sjöfarten uppenbarligen en central roll särskilt när det gäller de internationella godstransportkedjornas kvalitet. Det är då inte endast sjöfarten i snävare mening som har en viktig roll att spela utan många aktörer inom sjöfartssektorn som helhet, t ex hamnar, stuverier, speditörer, mäklare/agenter, påverkar det totala kvalitetsutfallet på ett betydelsefullt sätt.

Som nämnts ovan under tillgänglighetsmålet spelar sjöfarten på vissa marknadssegment också en viktig roll i persontransportsystemet. Färje- och RoRo-trafiken utgör länkar i väg- och järnvägssystemen och transporterar betydande mängder personbilar med förare och passagerare. Ett betydande personresande också utan direkt bilanknytning sker med sjöfart nationellt och internationellt. Gotlandstrafiken är den viktigaste sjötrafiklänken av detta slag för persontrafiken inom Sverige. I vissa områden spelar den kollektiva skärgårdstrafiken och fritidsbåttrafiken en inte obetydlig roll i persontransportsystemet.

Detta innebär att utvidgningen av det transportpolitiska delmålet om en hög transportkvalitet till att också omfatta medborgarna även är relevant för Sjöfartsverkets del när det gäller utvecklingen av mått, indikatorer och ett uppföljningssystem.

## **4. Hittills använda mått, indikatorer och uppföljningssystem för de tre transportpolitiska delmålen inom sjöfarten och andra transportslag**

### **4.1 Översikt**

Genom instruktion och regleringsbrev definieras de styrande målen för Sjöfartsverkets verksamhetsområde. Dessa är direkt relaterade till transport-politikens övergripande mål. De styrande målen anges för sjötransport-systemet i målformuleringar som rubriceras i enlighet med transport-politikens fem (numera sex) delmål. De ändringar i målstrukturen som genomförts av regeringen genom infrastrukturpropositionen har av naturliga skäl ännu inte hunnit helt genomsyra Sjöfartsverkets uppföljningspraxis och system.

Sjöfartsverkets återrapportering till regeringen när det gäller verksamhets-område sjöfart sker i verkets årsredovisning och i den årliga treårsplanen. Dessutom sker en mera detaljerad redovisning för vissa delmål, främst säkerhetsmålet, i särskilda publikationer.

I den samlade uppföljning av de transportpolitiska målen som årligen genomförs av SIKA, ingår för sjöfartens del uppgifter som också ingår i Sjöfartsverkets rapportering.

Sjöfartsverket avser att framöver, i likhet med de övriga trafikverken, att också rapportera om utvecklingen inom sjöfartsområdet i en särskild sektorsrapport.

I detta kapitel ges en översikt över i vilka termer rapportering i relation till de tre transportpolitiska delmålen hittills skett för sjöfartsområdet.

## 4.2 Tillgänglighet

Kraven på rapportering i relation till tillgänglighetsmålet redovisas i tabell 1 nedan.

**Tabell 1. Nuvarande mål, indikatorer och mått för sjöfartsområdet när det gäller tillgänglighetsmålet**

Mål för sjöfartsområdet, myndighets- och sektorsverksamheten	Nu gällande indikatorer, mått	Rapportering/mätsystem idag
1. "Målet är att sjöfart skall kunna bedrivs året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse och att svenska farvatten skall vara sjömätta i enlighet med internationellt antagen standard"	Antal utförda fartygsassistanser av statsisbrytare (kompletterat av Sjöfartsverket med ; "Fartyg som uppfyller gällande krav skall oavsett vintrarnas svårighetsgrad kunna erbjudas isbrytarassistans utanför skyddade farvatten)	ÅR/Isbrytarverksamheten
	Andel av svenskt farvatten som uppfyller IHO S44	ÅR/Bearb. Sys. -Lodade km -Ramad yta
2. Målet är att andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja sjöfarten skall öka	Andelen funktionshindrade och andra grupper som utnyttjar sjöfarten fördelade på funktionshindrade, äldre och barn	ÅR/medverkan i analysprocess; projekt "hela resan"
	Åtgärder som vidtagits inom sektorn i syfte att öka tillgängligheten för nämnda grupper	Ej redovisat /medverkan i analysprocess; projekt "hela resan"

Av tabellen framgår att nuvarande etappmål respektive mål/indikatorer för sjöfartsområdet inte är användarorienterade utan snarast produktions-/teknikorienterade med Godstransportdelegationens terminologi. Mål 1 kan också uppfattas som relaterat till målet om "en positiv regional utveckling" och till framkomlighets- och säkerhetsdimensionen i det nya etappmålet om "en hög transportkvalitet".

## 4.3 En positiv regional utveckling

Kraven på återrapportering för målet om en positiv regional utveckling avseende Sjöfartsverkets myndighets- och sektorsroll framgår av tabell 2 nedan.

**Tabell 2. Nuvarande mål, indikatorer och mått för sjöfartsområdet när det gäller målet "en positiv regional utveckling"**

<b>Mål för sjöfartsområdet, myndighets- och sektorsverksamheten</b>	<b>Nu gällande indikatorer, mått</b>	<b>Rapportering/mätsystem idag</b>
1. Målet är att tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan regioner och omvärlden successivt förbättras	Indikationer, t ex transporttid och transportkostnader mellan regioner och omvärlden	Rapportering saknas idag
	Ingående och utgående avgiftsbelagda godsflöden fördelade på Sjöfartsverkets sjötrafikområden	Treårsplanen/ Avgiftsdeklarationerna
	Kompletterande indikatorer valda av Sjöfartsverket: -Regional utjämning i farleds-avgifterna -Stomfarleder	-

#### 4.4 En hög transportkvalitet

Kraven på återrapportering för målet om en hög transportkvalitet avseende Sjöfartsverkets myndighets- och sektorsroll framgår av tabell 3 nedan.

**Tabell 3. Nuvarande mål, indikatorer och mått för sjöfartsområdet när det gäller delmålet om en hög transportkvalitet**

Mål för sjöfartsområdet, myndighets- och sektorsverksamheten	Nu gällande indikatorer, mått	Rapportering mätsystem
”Målet är att kvaliteten i det svenska sjötransportsystemet, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information successivt förbättras.”	Förseningar och andra störningar som ligger under Sjöfartsverkets kontroll	ÅR/  -antal olyckor eller incidenter beroende på farledshållning –andel lotsade fartyg som försenas på grund av brister i Sjöfartsverkets resurser och planering
	Andel av de allmänna sjökorten som är digitaliserade.	ÅR/antal digitaliserade sjökort (ej andel)
	Indikationer på utvecklingen i förhållande till målet -tillgänglighet till DGPS -sjömätning av tungtrafikkorridorer genom Östersjön –framkomlighet genom nya leder –kvalitetssäkring av farleder med avseende på framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet	FAREG

Man kan här konstatera att indikatorerna när det gäller t.ex. förseningar snarare knyts till Sjöfartsverkets produktion än till eventuella förseningar sett ur ett användar-/kundperspektiv.

## **5. Befintliga system, modeller, data och metodutveckling inom sjöfartsområdet som stödjer utvecklingen av ett uppföljningssystem för de tre delmålen**

### **5.1 Inledning**

De förutsättningar och det uppdrag som regeringen givit när det gäller utveckling av ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer för de tre delmål som diskuteras i denna rapport innebär enligt Sjöfartsverkets bedömning krav på två typer av bidrag från Sjöfartsverket nämligen:

1. Dels ett system där Sjöfartsverket och andra aktörer inom sjöfartssektorn koordinerat av Sjöfartsverket ger bidrag i form av data, information och metoder som gör det möjligt att tillsammans med motsvarande bidrag från andra myndigheter och sektorer åstadkomma en övergripande användarorienterad etappmålsuppföljning.<sup>4</sup>
2. Dels ett system som gör det möjligt att så långt som möjligt identifiera sjöfartens och Sjöfartsverkets bidrag till de transportpolitiska delmålen.

Det finns flera befintliga och under utveckling varande system och databaser som potentiellt kan komma till användning för att successivt utveckla och förfina ett uppföljningssystem för sjöfarten med de två funktioner som nämns ovan och som Sjöfartsverket för närvarande studerar. Givetvis kan också initiativ till ny utveckling behöva tas för att möjliggöra ett väl fungerande system.

Nedan redovisas översiktligt några av de tillgängliga eller under utveckling varande system, modeller, metoder och databaser inom sjöfartens område, som enligt Sjöfartsverkets bedömning kan komma att utnyttjas i detta sammanhang.

---

<sup>4</sup> Dessa bidrag kan också omfatta insatser för att genomföra gemensamma trafikslagsövergripande undersökningar eller studier.

## 5.2 Kortfattad diskussion av potentiellt användbara system, modeller och data

För utvecklingen av uppföljningssystemet för de tre delmålen inventerar och analyserar Sjöfartsverket interna och externa system och databaser, som kan stödja utvecklingen av uppföljningssystemet. Följande komponenter behandlas:

- SAMGODS
- SAMPERS
- Pilotprojektet Service Performance Indicators (SPI)
- Systemet för uppföljning av lotsningsverksamheten (Inom FARLED 2000)
- Linjer, frekvenser, fartygs- och lasttyper, trafikstatistik för färje- och ro-ro trafik och övrig linjesjöfart – SMI (Strategic Maritime Information system)
- FAREG – farledernas framkomlighet och kvalitet och infrastrukturen för hamnarnas landanslutningar

I det fortsatta analysarbetet kan framkomma krav på data och analys som kräver att de ovan nämnda komponenterna kompletteras med ytterligare delar. Sjöfartsverket bedömer emellertid att de nämnda komponenterna tillsammans principiellt har förutsättningar att skapa en god grund för en första version av ett uppföljningssystem med mått och indikatorer för sjöfarten.

### *SAMGODS*

Sjöfartsverket deltar sedan många år tillsammans med bland annat SIKA och de övriga trafikverken i en kontinuerlig utveckling av trafikanalysystemet SAMGODS. Systemet omfattar godstransporter med alla transportslag och var ett viktigt verktyg i den förra Godstransportdelegationens arbete. SAMGODS bedöms av Sjöfartsverket ha en potential att kunna utnyttjas i första hand när det gäller att ta fram indikatorer för tillgänglighet mellan regioner i Sverige och omvärlden. Det är även användbart för motsvarande analys av mellanregional ”godstillgänglighet” inom Sverige. SAMGODS kan även i viss utsträckning användas för analyser av transporttid och transporterens kostnads-effektivitet. Systemet kan också användas för att belysa orsakssammanhang bakom tillgänglighetsförändringar. För att systemet skall vara användbart för dessa syften krävs dock att systemet löpande uppdateras med bl. a. aktuella förändringar i farledssystem, avgiftssystem, terminalutbud och terminaltjänster och sjöfartens trafikutbud. Även infrastruktur- och trafik-förändringar i övriga trafikslag måste fångas upp. Detta ställer större krav än för närvarande på systemets aktualitet, och det behöver undersökas närmare om ett sådant arbetssätt är praktiskt realiserbart. I samband med denna analys av vilka möjligheter SAMGODS kan ge för ett uppföljningssystem avser Sjöfartsverket också att studera hur varuflödesundersökningens (VFU) resultat kan nyttiggöras i detta sammanhang.

### *SAMPERS*

SAMPERS är ett transportslagsövergripande trafikanalysystem för persontransporter, såväl interregionala som regionala/lokala. Utlandsresor behandlas i en särskild modul. Sjöfartsverket deltar för närvarande inte aktivt i arbetet med utveckling och tillämpning av SAMPERS. I diskussionerna i den tidigare nämnda gemensamma arbetsgruppen har emellertid möjligheterna att utnyttja SAMPERS dels för att ta fram referensscenarier för ett basår och dels för att göra analyser av orsakssammanhang bakom tillgänglighetsförändringar. Det har dock konstaterats att en frekvent aktualisering av SAMPERS för användning i uppföljningssystemet kan komma att kräva stora arbetsinsatser, varför ytterligare undersökningar torde krävas innan några beslut fattas om att utnyttja systemet på detta sätt.

Det kan konstaterats att persontransporter med sjöfart hittills fått en mycket undanskymd behandling i svenska nationella persontransportprognoser och analyser. Persontransporterna med sjöfart, som enligt vad som konstaterats ovan, har en relativt stor omfattning, nämns t.ex. inte alls i SIKAs rapport om persontransporternas utveckling till 2010 (SIKA rapport 2002:1), som utarbetats i samband med tredje svenska rapporten enligt FN:s klimatkonvention. Sjöfartsverket kommer i arbetet med uppföljningssystemet när det gäller persontransporter att studera i vad mån och på vilket sätt SAMPERS är eller kan göras användbart även för persontransporter med sjöfart. Verket kommer även att undersöka om RES-undersökningen kan ge användbara data i sammanhanget.

#### *Pilotprojektet Service Performance Indicators (SPI)*

Detta projekt har kortfattat beskrivits i Sjöfartsverkets årsredovisning för 2001 (sid 14). Sjöfartsverket bedömer att de principer som detta projekt vilar på ligger väl i linje med tankarna bakom det nya etappmålet för transportkvalitet i den del som avser näringslivets godstransporter. I pilotprojektet har åtta indikatorer och de aktörer som kan/bör genomföra mätning i relation till dessa indikatorer definierats. För att rapporteringen skall fungera krävs insatser från bl. a. mäklare/rederi (linjeansvariga), stuverier och godsmottagare, vilket framgår av tabellen nedan där de enligt pilotprojektet åtta viktigaste indikatorerna för en transportkedja redovisas.

**Tabell 4. De åtta viktigaste SPI (service performance indicators) för en transportkedja med sjötransporter**

Aktivitet i transportkedjan	Indikator, mått	Ansvarig för aktivitet	Ansvarig för rapportering
<b>1. Bokning av transport</b>	Bokningen innehåller alla data om datum, tider, platser för hämtning/leverans, kvantiteter	Varuägare/avlastare	Speditör/rederi
<b>2. Hämtning av sändning</b>	Hämtning sker inom överenskommet tidsfönster	Landtransportföretag	Speditör/rederi
<b>3. Leverera sändning till terminal (hamn)</b>	Leveranstidpunkt till terminal med tillhörande dokumentation	Landtransportföretag	Speditör/rederi
<b>4. Terminalhantering och sjöresa 1</b>	Ankomsttid till destinationshamn (i förhållande till överenskommen tidpunkt)	Rederi	Rederi
<b>5. Terminalhantering,; sjöresa 2</b>	Tid innan sändningen är klar att hämta (kort tid eftersträvas)	Stuveri/hamn	Stuveri/hamn
<b>6. Hämta sändning och leverera till godmottagare 1</b>	Hämtning av godset sker inom överenskommet tidsintervall	Stuveri eller landtransportföretag	Stuveri/hamn
<b>7. Hämta sändning och leverera till godmottagare 2</b>	Väntetider vid hämtning av godssändning i hamn (skall vara så kort som möjligt)	Stuveri/hamn	Stuveri/hamn
<b>8. Hämta sändning och leverera till godmottagare 3</b>	Godset ankommer till mottagaren vid överenskommen tid, plats och med erforderlig kvalitet (oskadat, oförminskat)	Alla parter i transportkedjan	Varumottagaren

Sjöfartsverket avser att undersöka om i ett nästa steg ett rapporteringsförsök kan genomföras för några viktiga godstransportrelationer, som omfattar de indikatorer som utvecklats i pilotprojektet. Ett kompletterande sätt att använda de i projektet definierade indikatorerna som också kommer att undersökas är att de ansvariga i respektive steg redovisar andelar av alla sändningar eller vissa grupper av sändningar som uppfyller en given standard och hur avvikelser fördelar sig på olika stora avvikelser.

*Systemet för uppföljning av lotsningsverksamheten (FARLED 2000)*

I detta system sker bl.a. en registrering av genomförda lotsningar och fartygsförseningar i samband med lotsning, vilket ger underlag för debitering av lotsavgifter. Sjöfartsverket avser att undersöka om vissa uppgifter som registreras i systemet också kan användas i ett det uppföljningssystem som behandlas i denna rapport. För de fartyg som anlitar lots skulle systemet eventuellt kunna göra det möjligt att belysa omfattning och storlek av förekommande avvikelser i fartygens ankomst- och avgångstider jämfört med planerade tider.

Dessa potentiella avvikelser representerar dock inte nödvändigtvis avvikelser som är relevanta ur ett användar-/kundperspektiv. Ett led i Sjöfartsverkets fortsatta analys av denna fråga blir därför att undersöka sambandet mellan avvikelser ur de två perspektiven.

*Linjer, frekvenser, fartygs- och lasttyper, trafikstatistik för färje- och ro-ro trafik och övrig linjesjöfart – SMI (Strategic Maritime Information system)*

Tillgängligheten t.ex. för godssändningar mellan olika regioner i Sverige och olika utländska marknader eller för t.ex. en personbilsresa till ett grannland bestäms av hur ett antal olika delar av det totala transportsystemet samverkar. Som konstaterats ovan ingår sjötrafiklänkar i huvuddelen av såväl export/import som resande till och från utlandet och en väsentlig pusselbit för tillgängligheten till regioner utanför Sverige blir därför den faktiska existensen av sjöförbindelser, dessas frekvens och kvalitet.

Genom att utnyttja information från avgiftsdeklarationerna och kombinera denna med information från annat håll har Sjöfartsverket byggt upp ett väl täckande system för att analysera fartygsrörelser i sjötrafiken på Sverige och även godstransportflöden. Detta system är ett delsystem i det ”Strategic Management Information System” som Sjöfartsverket för närvarande utvecklar, bland annat med syftet att kontinuerligt följa den samlade sjöfarten och de samlade sjöburna transportflödena i Sveriges närområde<sup>5</sup>. I princip bör de data som finns i systemet göra det möjligt att löpande och med relativt hög precision beskriva omfattning, frekvens och karaktär av sjöförbindelserna mellan hamnar/regioner i Sverige och andra svenska och utländska regioner, vilket bör kunna vara en viktig delindikator för målen tillgänglighet/en positiv regional utveckling. Sjöfartsverket undersöker för närvarande på vilket sätt detta system bäst kan utnyttjas för uppföljningssystemet.

*FAREG – farledernas och den anslutande landinfrastrukturens framkomlighet och kvalitet*

Principerna för den långsiktiga utvecklingen diskuteras i Sjöfartsverkets rapport om stomfarleder (Sjöfartsverket 2001, där också farledssystemets och hamnarnas infogande i TEN-systemet och anknytningen till sjöfartens riksintressen behandlas.

Farlederna liksom den till hamnarna anslutande landinfrastrukturen ger (på kort sikt) förutsättningarna för den trafik till sjöss och lands som skapar tillgänglighet och transportkvalitet och därmed också en positiv regional utveckling. Genom förbättringar i farledssystemet ges också möjligheter till trafikförbättringar t. ex. genom att större fartyg kan användas eller genom att fartygens hastighet kan ökas med bevarad hög säkerhet.

I FAREG och med stöd av anslutande GIS-system finns omfattande data om farleds-systemets egenskaper. Den intressanta och svåra frågan från de mål-perspektiv som behandlas i denna rapport, är dock hur målpåfyllelsen för de tre målen ur ett kundperspektiv beror av farledssystemets egenskaper. Sjöfartsverket studerar denna fråga i anslutning till utredningen om Södertälje sluss och i andra sammanhang bland annat med sikte på att klarlägga hur data från FAREG på bästa sätt kan användas i uppföljningssystemet.

---

<sup>5</sup> Ett exempel på detta är Sjöfartsverkets publikation ”Baltic Maritime Outlook 2000”,

## **6. Fortsatt arbete med utveckling av mått, indikatorer och uppföljningssystem för sjöfarten**

Sjöfartsverket bedömer att realiserandet av ett någorlunda heltäckande och väl fungerande system för uppföljning av de tre här behandlade transportpolitiska delmålen genom mått och indikatorer kommer att kräva insatser under flera år i samverkan mellan transportsektorns myndigheter och övriga centrala aktörer. Det finns emellertid enligt verkets bedömning goda möjligheter att på kort sikt stegvis flytta fram positionerna och vinna erfarenheter.

Sjöfartsverket avser att fortsätta att aktivt delta i arbetet i myndigheternas gemensamma arbetsgrupp. Dessutom kommer verket att under slutet av detta år att närmare belysa förutsättningarna för att i ett uppföljningssystem utnyttja de olika komponenter som behandlats i föregående avsnitt. Arbetet inriktas på att göra det möjligt att inkludera vissa resultat för de tre delmålen i Sjöfartsverkets planerade sektorsrapport för år 2002.

## Referenser

- LUFTFARTSVERKET, Flygets utveckling 2001. En sektorredovisning.
- PROP. 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.
- PROP. 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.
- PROP. 2001/02:4 En politik för tillväxt och livskraft i hela landet.
- SIKA RAPPORT 2000:1 (2000a) Vidareutveckling av de transportpolitiska målen. Redovisning av regeringsuppdrag.
- SIKA RAPPORT 2001:4 (2001a) Uppföljning av de transportpolitiska målen.
- SIKA RAPPORT 2002:1 (2002a) .Persontransporternas utveckling till 2010. 2001 års prognos utarbetad i samband med den tredje svenska rapporten till FN:s klimatkonvention.
- SIKA RAPPORT 2002:3 (2002b) Uppföljning av de transportpolitiska målen. Maj 2002.
- SJÖFARTSVERKET, Treårsplan 2003-2005.
- SJÖFARTSVERKET, Årsredovisning 2001.
- SJÖFARTSVERKET, Stomfarleder. Ett sätt att utveckla farledsplaneringen. Redovisning av regeringsuppdrag. 2001-12-28.
- SJÖFARTSVERKET, Baltic Maritime Outlook 2000.
- SOU. 1997:35 Ny kurs i trafikpolitiken.
- SOU. 2000:8, Framtida godstransporter. Transportköparnas krav på transportsystem. Rapport från godstransportdelegationen.
- SOU. 2001:61, Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi. Slutbetänkande från Godstransportdelegationen.
- VÄGVERKET, Sektorsredovisning 2001, Vägverket publikation 2002:54