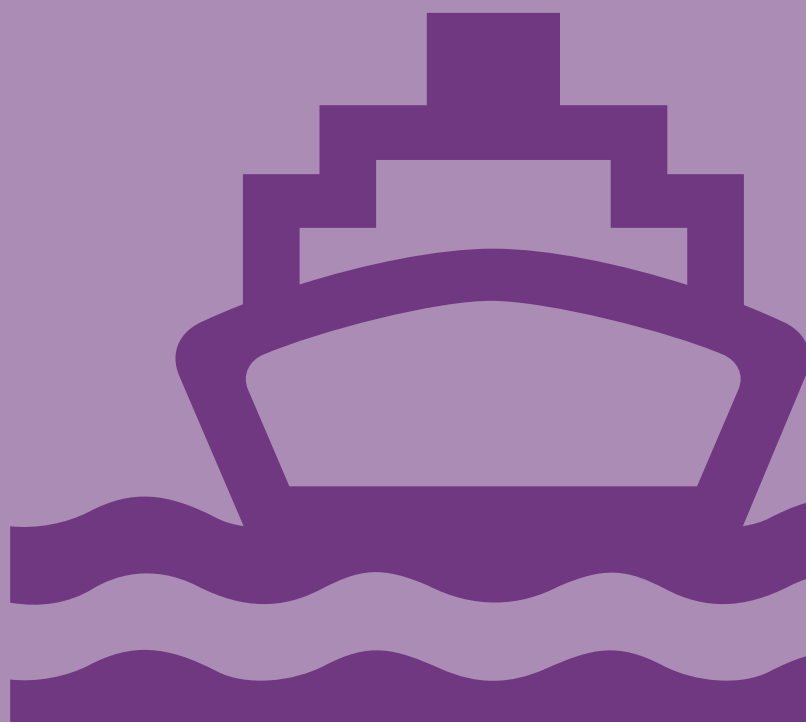


UPPFÖLJNING AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

MAJ 2003

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS



FÖRORD

SIKA ger för fjärde gången ut sin årliga uppföljning av hur utvecklingen inom transportområdet går i förhållande till de transportpolitiska målen. Det finns ett övergripande mål om ett samhällsekonomisk effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därtill finns delmål om tillgänglighet, regional utveckling, jämställdhet, transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö.

I årets rapport försöker vi för första gången följa upp det övergripande målet. Vi konstaterar att av delmålen är det särskilt målen om trafiksäkerheten och miljön som är problematiska och där utvecklingen knappast går åt rätt håll.

Denna rapport är en sammanfattning av SIKA Rapport 2003:5 och bygger på underlag från trafikverken, dvs. Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket, samt från Rikstrafiken och Glesbygdsverket. Samtliga rapporter från SIKA finns tillgängliga på webbplatsen www.sika-institute.se

Stockholm i juni 2003

Staffan Widlert
Direktör

INNEHÅLL

Det transportpolitiska målet och dess delmål	3
Hur uppfylls målen?	4
Tillgänglighet och regional utveckling	5
Jämställdhet	6
Transportkvalitet	7
Trafiksäkerhet	8
Miljö	10
Befolkning, boende, ekonomi	12
Personresandet	14
Godstransporterna	17
Om SIKA	18

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA

sika@sika-institute.se

www.sika-institute.se

Tel: 08-506 206 00

Fax: 08-506 206 10

Grafisk form och layout: Ateljén Arne Öström

Tryck: Bulls Tryckeriaktiebolag, Halmstad 2003

ISBN 91-89586-34-4

DET TRANSPORTPOLITISKA MÅLET OCH DESS DELMÅL

Den svenska transportpolitiken vägleds av ett övergripande mål med sex delmål för olika områden. Dessa mål har fastställts av riksdagen under perioden 1998–2001.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

- **Tillgänglighet**

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

- **Regional utveckling**

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.

- **Jämställdhet**

Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både mäns och kvinnors transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

- **Transportkvalitet**

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

- **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.

- **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.

HUR UPPFYLLS MÅLEN?

Det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet har inte följts upp tidigare. SIKAs konstaterar att det är möjligt att följa utvecklingen av målet men att det behövs bättre underlag. Det saknas t.ex. samhällsekonomiskt beslutsunderlag för flera viktiga kategorier av planerade åtgärder.

Man kan uppleva en motsättning mellan begreppen samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Vi konstaterar dock att det inte behöver vara någon konflikt mellan dem men att det finns brister i dagens sätt att mäta och beräkna

olika aspekter av dessa begrepp. Inte heller rättvisedimensionen av målet behöver vara oförenlig med samhällsekonomisk effektivitet.

För de sex delmålen har utvecklingen under det senaste året varit både positiv och negativ. I rutan nedan har vi sammanfattat utvecklingen under det senaste året i förhållande till det transportpolitiska målet och delmålen och hur vi bedömer att de tidssatta mål som finns för några av delmålen kommer att uppfyllas.

Övergripande mål	Utveckling mot det långsiktiga målet	
	Det går att bedöma utvecklingen av målet, men bättre underlag behövs. Ingen konflikt mellan effektivitet och långsiktig hållbarhet.	
Delmål	Utveckling mot långsiktigt mål under 2002	Uppfylls tidssatt mål med fattade beslut?
Tillgänglighet (för funktionshindrade)	Ja	Nej
Regional utveckling	Osäkert	Mål saknas
Jämställdhet	Osäkert	Mål saknas
Transportkvalitet	Ja	Nej
Trafiksäkerhet	Nej	Nej
Miljö		
– Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Nej
– Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja?	Ja?
– Buller	Nej	Nej
– Kretsloppsanpassning	Osäkert	Mål saknas
– Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Mål saknas

TILLGÄNGLIGHET OCH REGIONAL UTVECKLING

Tillgänglighet och regional utveckling är mångdimensionella begrepp och inte helt lätta att mäta och värdera. Korta resor kan vara uttryck för god tillgänglighet. Bättre vägar eller tågförbindelser kan öka människors möjligheter att nå ett större geografiskt område och därmed fler arbetsplatser, bredare service m.m. Det ger ökad livskvalitet och kan bidra till att regioner utvecklas, men kan samtidigt leda till fler och längre resor.

SIKA konstaterar att restiderna i vägnätet och järnvägsnätet i stort är oförändrade men att flera snabbtåg har lett till minskade restider i vissa relationer. För flyget har tillgängligheten försämrats i år igen, mätt i möjlig vistelsetid på besöksorten under en dagsresa.

För kollektivtrafiken finns målet att den ska vara tillgänglig för funktionshindrade senast 2010. SIKA konstaterar att tillgängligheten för funktionshindrade har ökat – både fysiskt i trafiksystemet och som ett ökat medvetande och kunnande bland dem som planerar och arbetar med transporter. Men det kommer att bli svårt att nå det tidssatta målet till år 2010. Transportmyndigheterna har uppskattat att det skulle kräva investeringar på ungefär 21 miljarder kronor, dvs. drygt 3 miljarder kronor per år, att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla till år 2010.



JÄMSTÄLLDHET

Kvinnor och män har olika resmönster och resbehov, men även beteendet i transportsystemet skiljer mellan könen. Män reser mer med bil, medan kvinnor går och åker kollektivt i högre grad än män. Bil är dock det vanligaste färdmedlet för både kvinnor och män. Syftet med mäns och kvinnors resande skiljer sig också. Män gör t.ex. fler tjänstesor, medan kvinnor i högre grad än män gör inköps- och serviceresor. De traditionella könsrollerna speglar alltså fortfarande våra resmönster.

SIKA konstaterar också att beslutsfattandet i transportsektorn kraftigt domineras av män, t.ex. på chefsbefattningar och i olika styrelser och arbetsgrupper.

Det är dock svårt att säga något om vad som hänt med jämställdheten inom transportsektorn under det senaste året, därtill finns det för liten kunskap. Vi behöver skaffa mer kunskap om vad vi menar med ett jämställt transportsystem och vi behöver förbättra sätten att mäta utvecklingen.



TRANSPORTKVALITET

Även begreppet transportkvalitet innehåller flera dimensioner och komplicerade sammanhang. Vi har valt att spegla transportkvaliteten med ett begränsat antal mått.

Kvaliteten på vägarna är fortsatt hög, men lastbilstrafiken ökar och den kör både för fort och för tungt lastad. Det leder till att vägarna förstörs och att stora resurser måste läggas på drift och underhåll av vägarna. En åtgärd för att begränsa lastbilarnas stora vägslitage kan vara att minska deras hastighetsöverträdelser och överlastar genom effektivare övervakning.

Tägförseningarna har minskat jämfört med de

senaste åren men är fortfarande större än de var 1998. Transportmyndigheterna befarar att målet om störningstillfällen för godstrafiken med järnväg inte kommer att uppnås.

Utbyggnaden av ökad axellast för godstransporter med järnväg fortsätter och transportmyndigheterna bedömer att målen för 2007 kommer att kunna uppfyllas med dagens utbyggnadstakt.

Förseningarna i flygtrafiken till och från Arlanda fortsätter. De flesta är högst 15 minuter, och jämfört med andra europeiska flygplatser är förseningarna små.



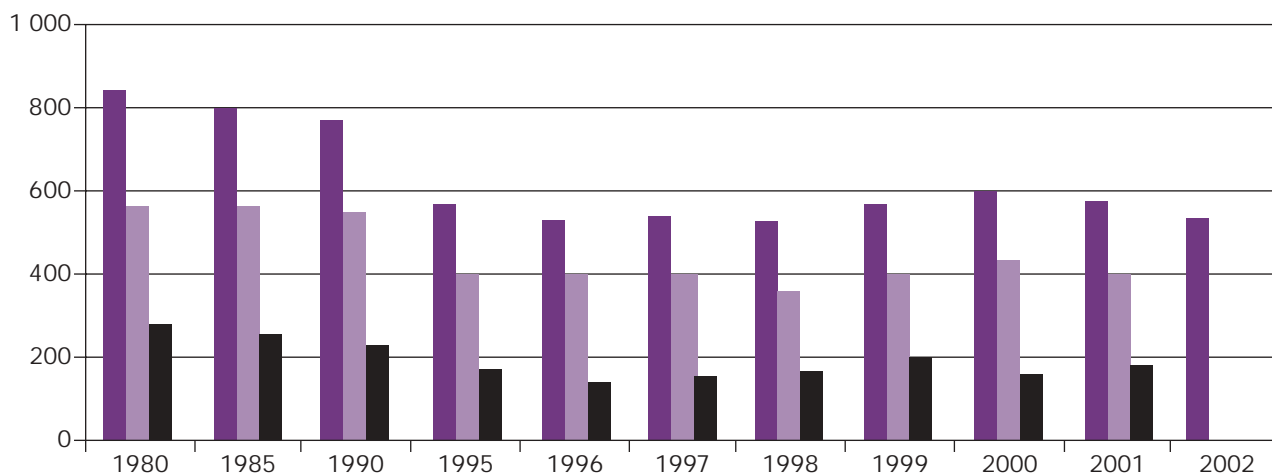
TRAFIKSÄKERHET

Antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken var under 2002 ungefär detsamma som tidigare år. Utvecklingen fortsätter alltså att inge oro. Nollvisionen, dvs. att ingen på lång sikt ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor, verkar ännu vara mycket avlägsen.

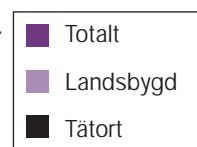
SIKA menar dock att det finns flera åtgärder som avsevärt skulle kunna öka trafiksäkerheten på vägarna. Det gäller t.ex. effektivare kontroll på vägarna av hastigheter, nykterhet och bältesanvänd-

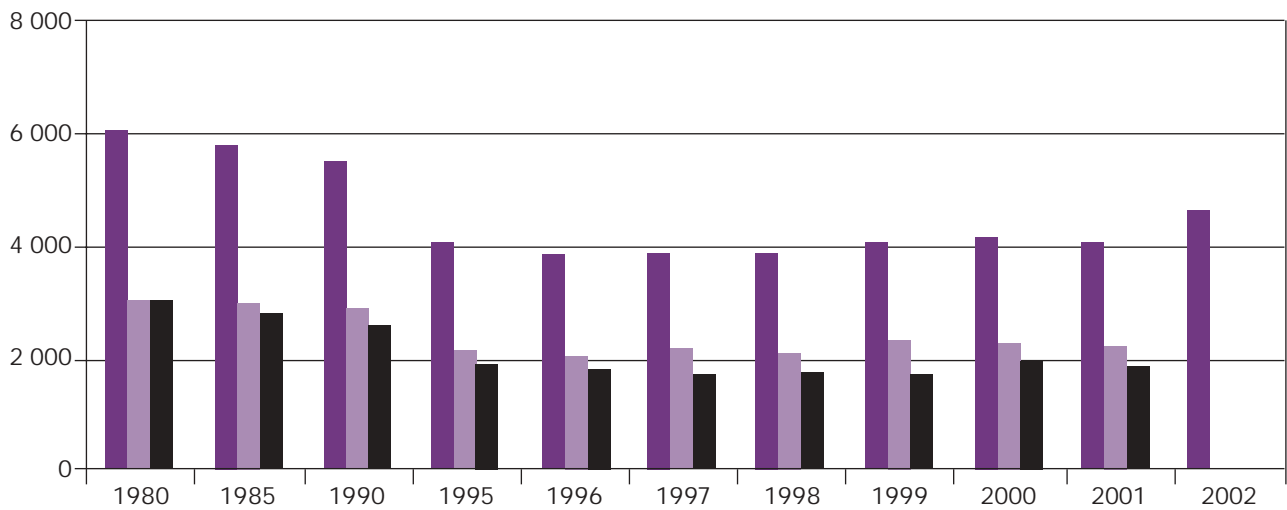
ning samt åtgärder i fordonen som t.ex. alkoholås, bältespåminnare och hastighetsbegränsande teknik. Denna typ av åtgärder kan dock inte transportmyndigheterna besluta om utan det är frågor för regering, riksdag och EU.

Säkerheten inom de övriga trafikslagen är i stort sett mycket hög och stabil sedan flera år tillbaka. SIKA anser därför att det inte behövs några särskilda transportpolitiska mål för trafiksäkerheten inom järnväg, flyg och sjöfart.

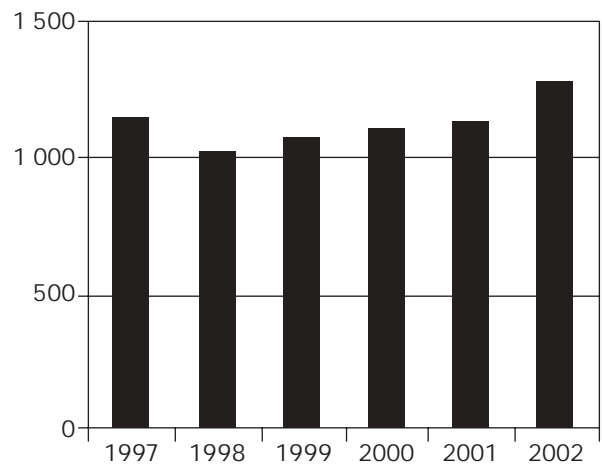
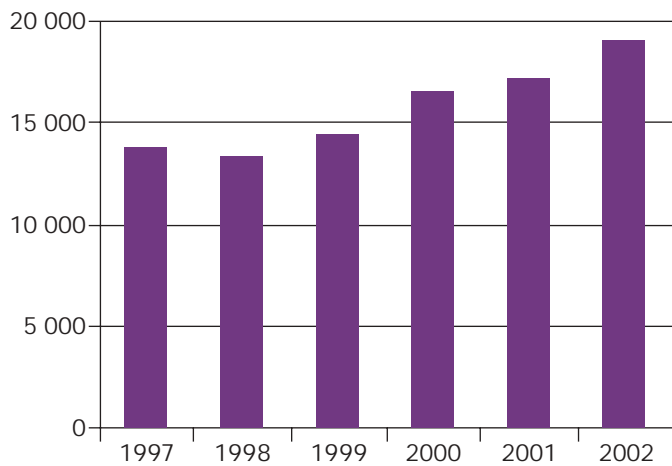
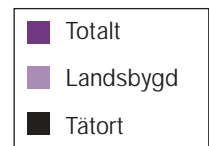


Antalet dödade i vägtrafiken. Källa: SIKA. Preliminära uppgifter från Vägverket för 2002.





Antalet polisrapporterade svårt skadade i vägtrafiken.
Källa: SIKa. Preliminära uppgifter från Vägverket för 2002.



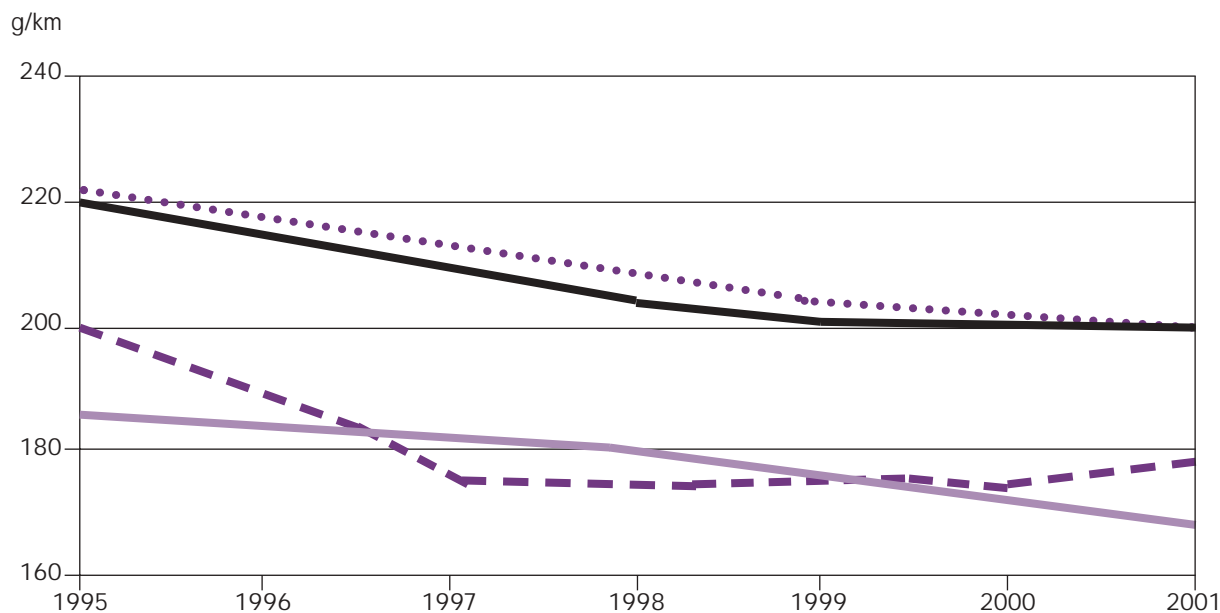
Rattfylleribrott och utandningsprov. Antalet anmälda rattfylleribrott (till vänster) och av polisen genomförda alkoholutandningsprov (till höger). Antalet rattfylleribrott är beroende av antalet utandningsprov som polisen utför. Källa Vägverket

MILJÖ

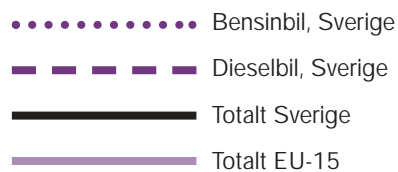
Transportsektorns utsläpp av **koldioxid** har ökat med ca fem procent år 2002 jämfört med 1990 och utsläppen beräknas öka med ca 15 procent (från 1990) till år 2010 om inga ytterligare åtgärder vidtas. Det innebär att det transportpolitiska målet om att stabilisera utsläppen på 1990 års nivå inte kommer att kunna nås.

SIKA:s bedömning är att det inte är möjligt att

nå målet enbart genom sådan teknisk utveckling av fordon och andra åtgärder som kan göras till låga kostnader. Utsläppen av koldioxid från transportsektorn behöver begränsas på flera sätt: genom fortsatt teknisk utveckling, genom förändrat körsätt och genom att minska antalet körda kilometer. Detta i sin tur kräver många olika typer av styrmedel.



Utvecklingen av koldioxidutsläppen för nyregistrerade fordon i Sverige och totalt för EU. Man kan konstatera att svenska bilar är mindre bränslesnåla och att de därför släpper ut mer koldioxid per kilometer än genomsnittet i EU. Obs. skalan börjar på 160. Källa: Vägverket



För **övriga utsläpp** från trafiken går utvecklingen däremot i en mer positiv riktning och flera mål kommer att kunna nås. Det gäller t.ex. utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och flyktiga organiska ämnen (VOC). När det gäller hälsoeffekterna av luftföroreningar i tätorter kommer det dock att bli svårt att nå miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar i vissa tätorter.

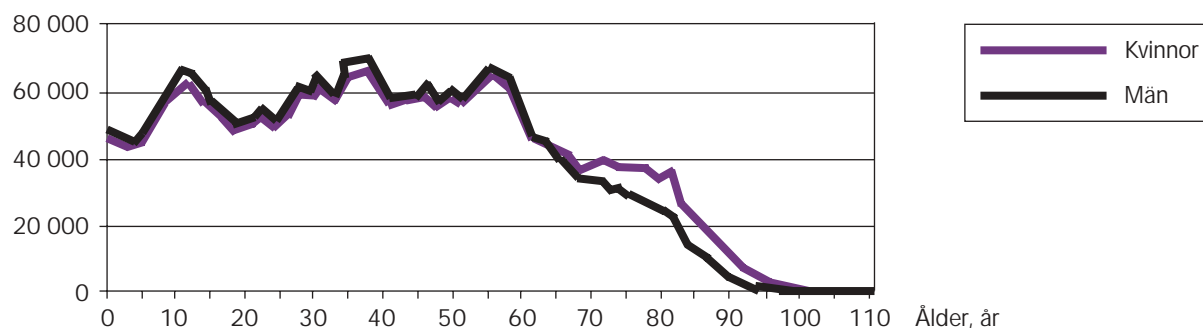
Antalet personer som är utsatta för **trafikbuller** ökar, trots att ansvariga myndigheter vidtagit olika bullerdämpande åtgärder. Det beror på att trafiken ökat, både på vägarna och på spären. Riktvärdena för buller inomhus bedöms kunna nås vid ny- eller

ombyggd trafikinfrastruktur. För statliga vägar och järnvägar bedömer transportmyndigheterna att de kommer att klara målet med några års försening. Bullerstörningarna från landets kommunala vägar drabbar dock betydligt fler människor, och här krävs stora insatser om bullermålet ska kunna nås.

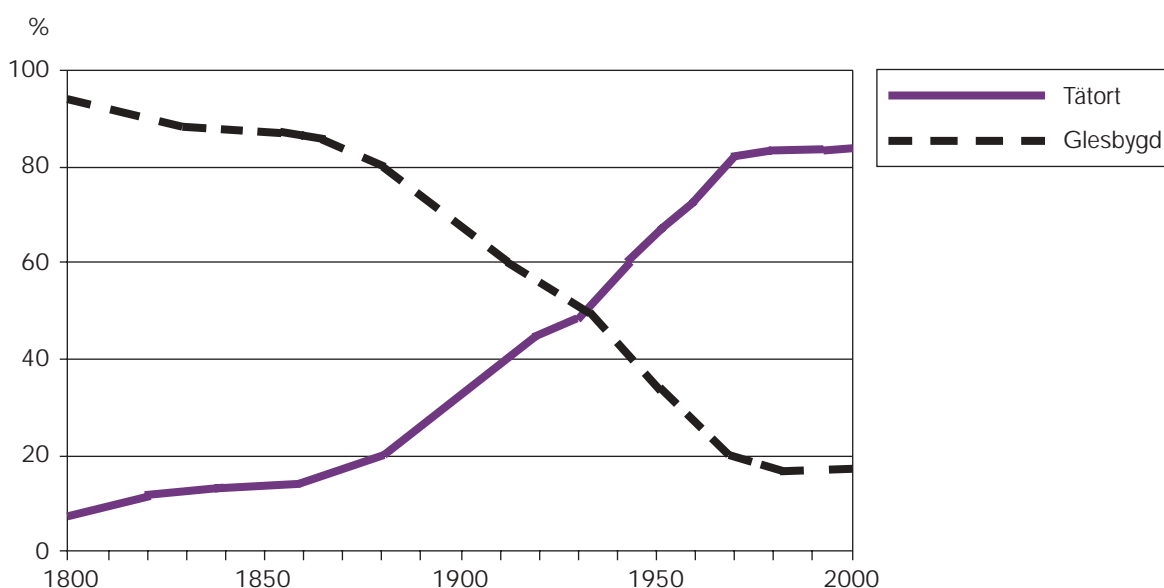
Inom **natur- och kulturmiljön** arbetar man inom alla trafikslagen med att formulera kvalitetskrav, och anpassningen av transportsystemet har kommit längst inom vägsektorn. Arbetet med kretsloppsanpassningen och natur- och kulturmiljön pågår och går åt rätt håll.



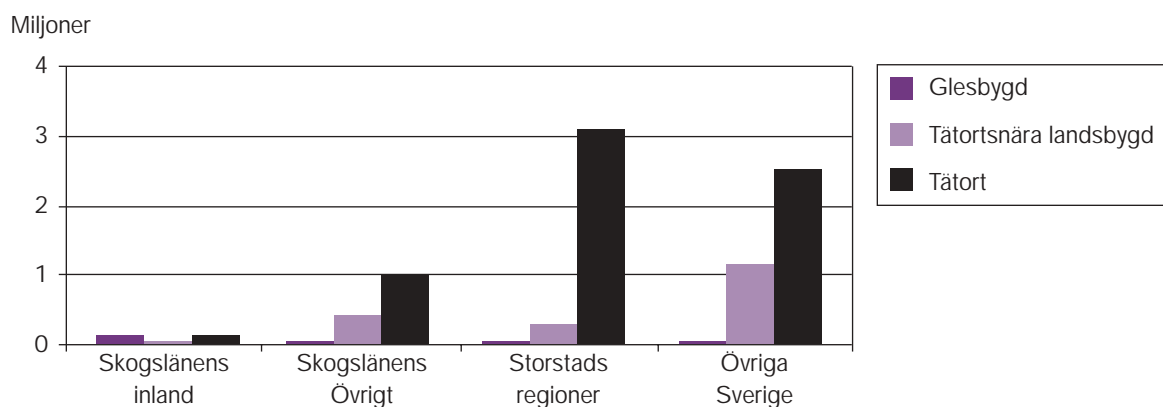
BEFOLKNING, BOENDE, EKONOMI



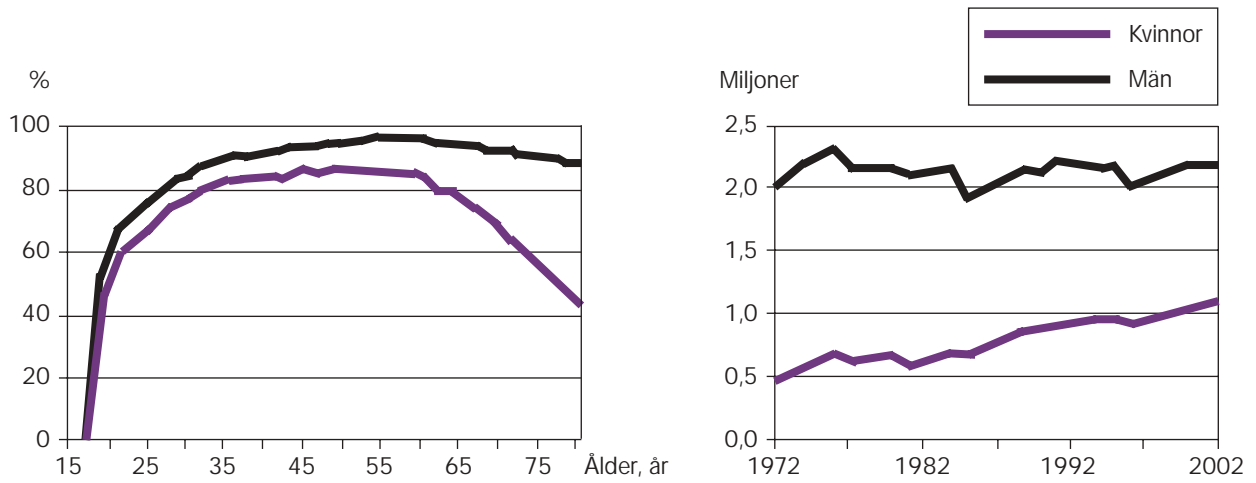
Sveriges befolkning efter ålder och kön år 2002. Åldersstrukturen för män och kvinnor följer varandra väl fram till pensionsåldern, då antalet kvinnor blir större än antalet män. Källa: SCB.



Utvecklingen av befolkningen i tätorter respektive glesbygd, procent. Man kan konstatera att andelen tätortsbor gått från mindre än tio procent i början av 1800-talet till nästan 85 procent år 2000. Kring 1970 bröts dock trenden och utvecklingen har därefter stabiliserats på en jämnare nivå. Källa: SCB

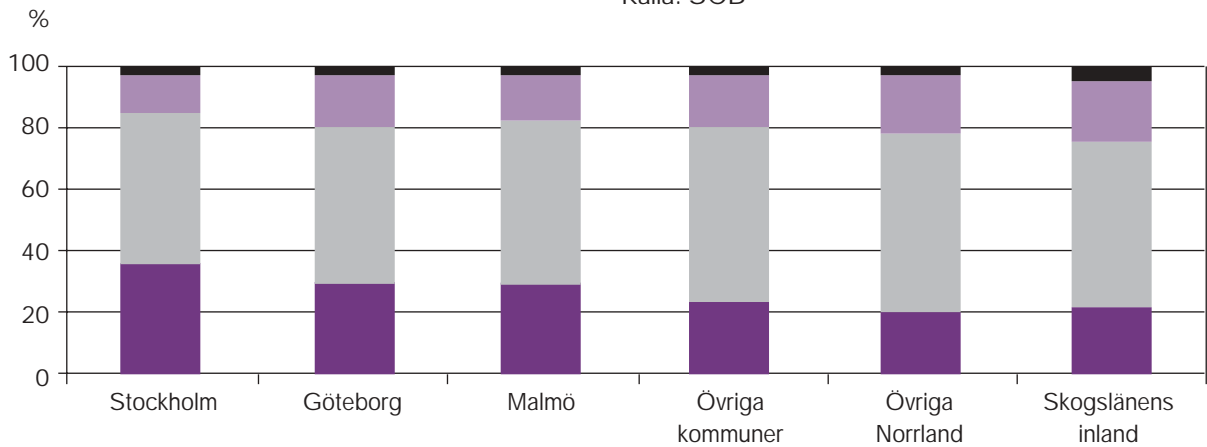


Sveriges folkmängd, fördelad på tätort, landsbygd och glesbygd år 2000. Indelning enligt Glesbygdsverket. I storstadsregionerna bor 90 procent i tätorter och bara en procent i glesbygd. Även i skogslänen totalt bor majoriteten av befolkningen, ca 65 procent, i tätort och mindre än tio procent i glesbygd. I skogslänens inland bor dock 30 procent i glesbygd och 45 procent i tätort. Källa: SCB

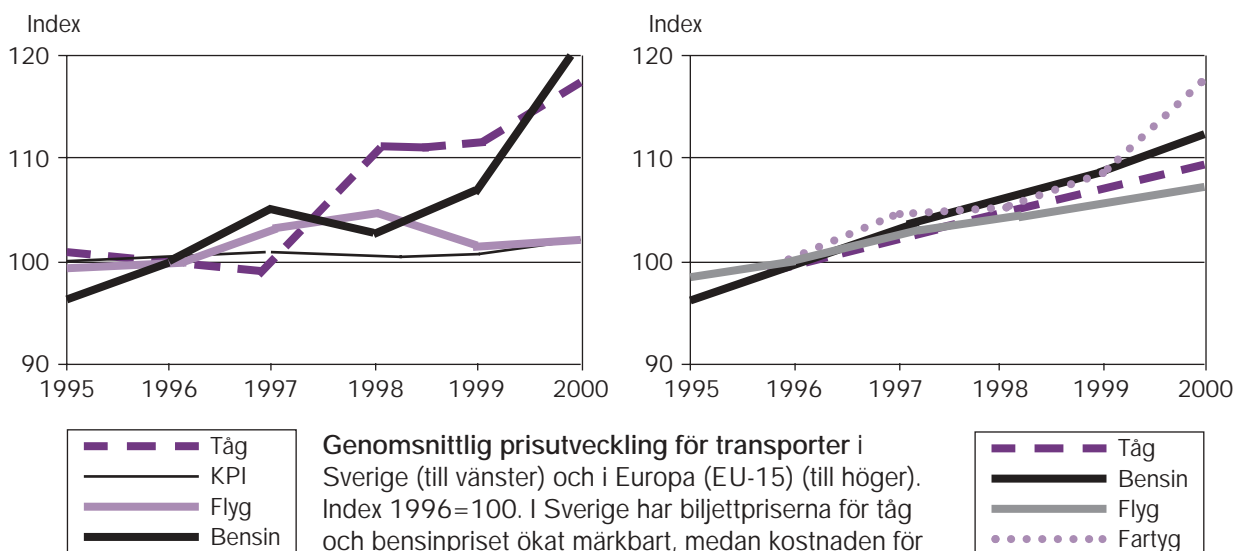


Andelen personer med körkort 2002 efter kön och ålder. Äldre kvinnor har körkort i väsentligt mindre omfattning än äldre män, medan skillnaden i körkortsinnehav skiljer betydligt mindre mellan könen för personer yngre än 60 år. Källa: Vägverket.

Personbilar i trafik efter ägarens kön. Män äger bil i väsentligt högre grad än kvinnor, även om kvinnorna har ökat sin ägarandel mycket under den senaste trettioårsperioden. År 1972 ägdes 18 procent av personbilar registrerade på fysisk person av kvinnor och 2002 hade andelen ökat till 33 procent. Källa: SCB

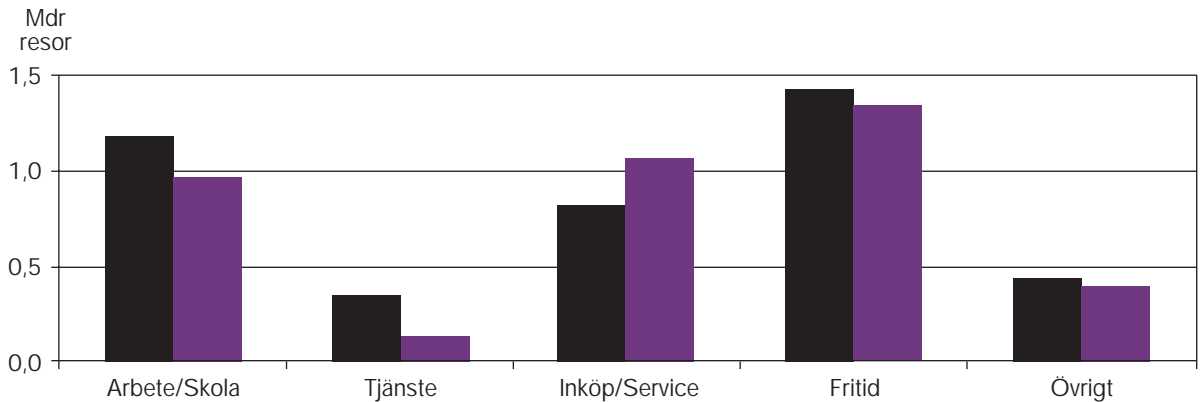
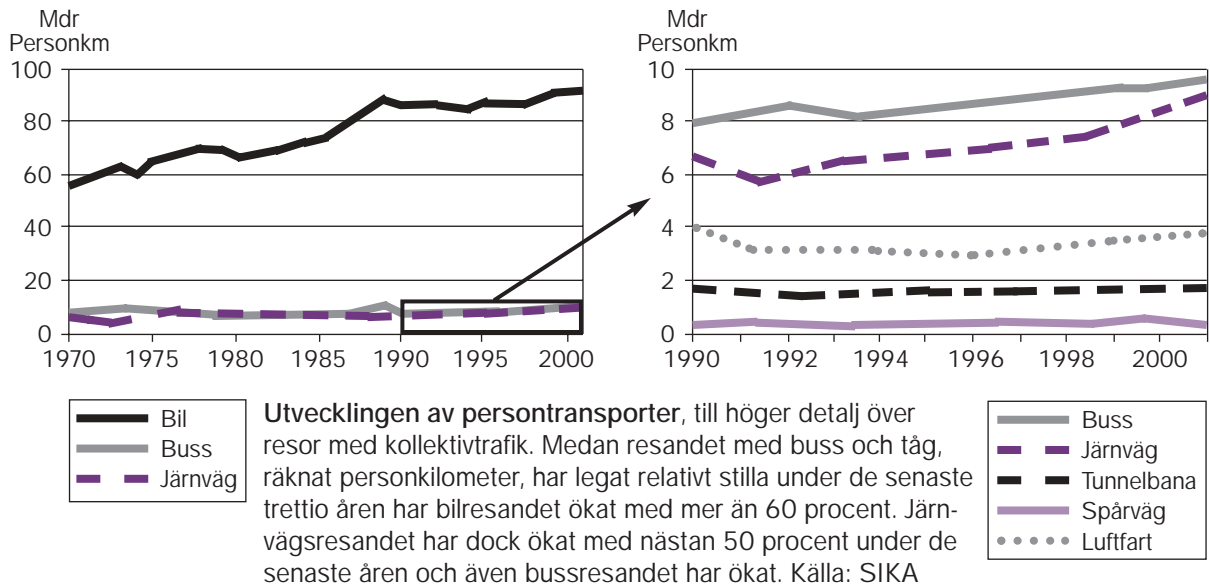


Antal bilar per hushåll redovisat efter region, genomsnitt 1999-2001. Andelen hushåll utan egen bil varierar mellan drygt 20 procent i Norrland och skogslänen och mer än 35 procent i Stockholm. Drygt hälften av landets alla hushåll har en bil och andelen trebilshushåll ligger kring 3 procent. Källa: SIKA

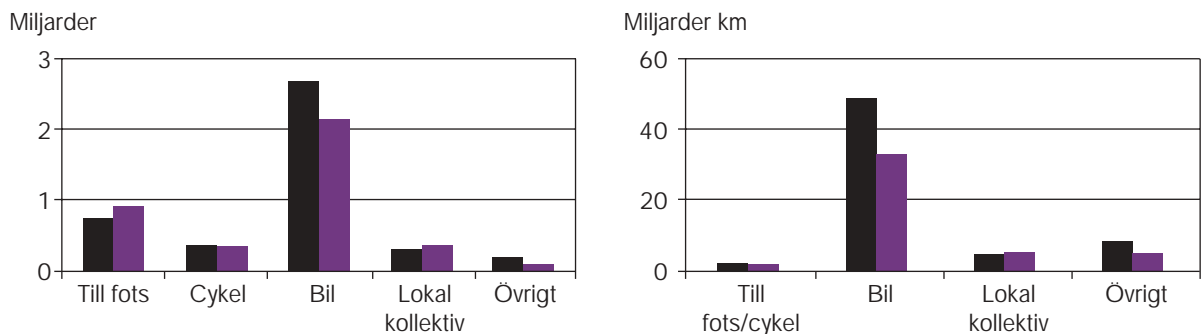


Genomsnittlig prisutveckling för transporter i Sverige (till vänster) och i Europa (EU-15) (till höger). Index 1996=100. I Sverige har biljettpriserna för tåg och bensinpriset ökat märkbart, medan kostnaden för flyg mera har följt konsumentprisindex. Källa: Eurostat.

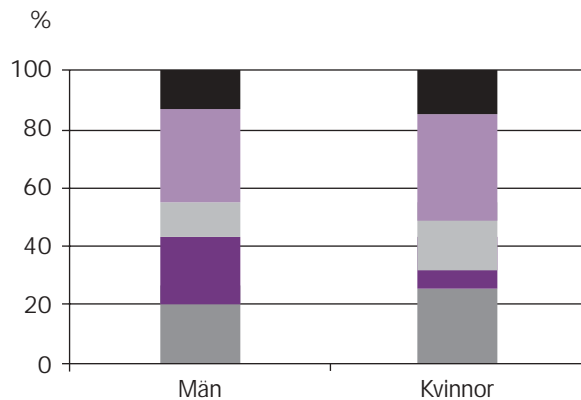
PERSONRESANDET



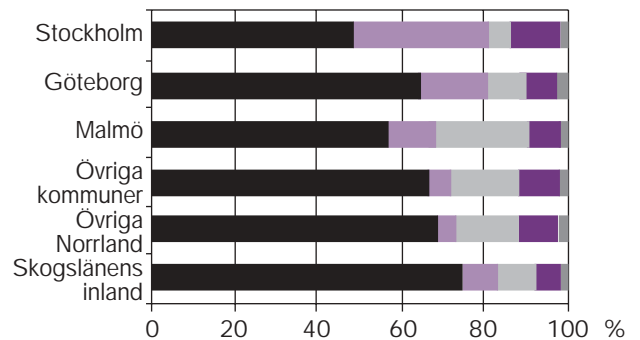
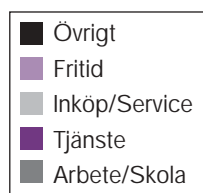
Antal inrikes resor efter ärende 2001. Fritidsresor är den vanligaste typen av resor för både män och kvinnor och står för en tredjedel av allt resande. Resor till och från arbete eller skola samt inköps- och service-resor står för ca en fjärdedel vardera av alla resor. Män gör fler tjänsteresor än kvinnor, medan kvinnor gör fler inköps- och service-resor än män. Källa: SIKA



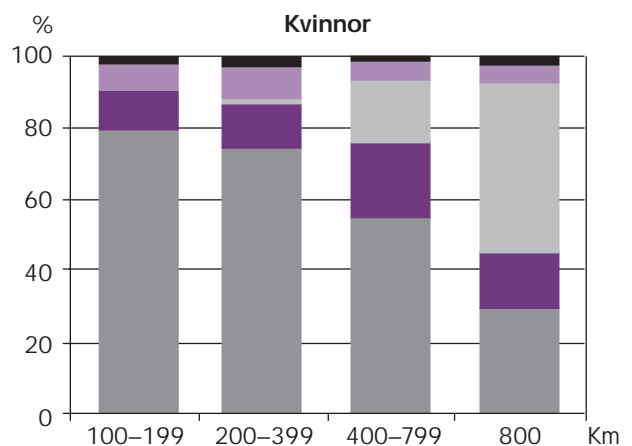
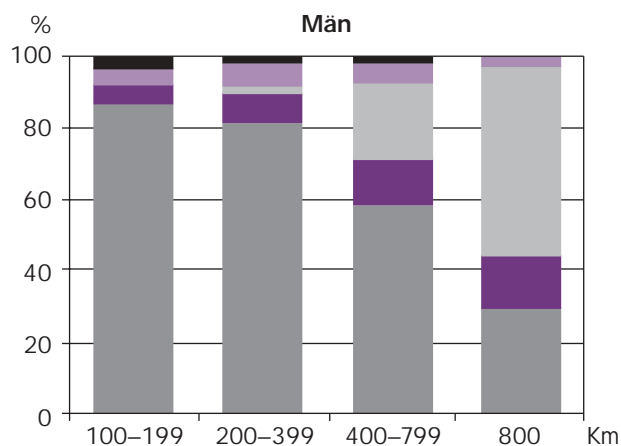
Resor efter färdssätt. Antal resor (till vänster) och reslängd i kilometer (till höger), 2001. Att bilen dominerar som färdmedel både när det gäller antalet resor som reslängd framgår tydligt av figurerna. Bilen står för 60 procent av antalet resor och för 75 procent av reslängden. Promenader och cykel väljs vid nästan 30 procent av antalet resor, men eftersom dessa i regel är korta så omfattar de mindre än 5 procent av reslängden. Övriga färdssätt står för mera blygsamma andelar.



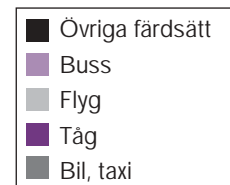
Hur män och kvinnor använder bilen, inrikes resor, genomsnitt 1999–2001. I kategorin "Inköp/service" ingår bl.a. resor i samband med sjukvård och barntillsyn och i kategorin "Övrigt" att skjutsa andra personer. Man kan konstatera att andelen resor till arbete och skola liksom fritidsresor är ungefär lika för män och kvinnor. Män gör däremot fler tjänsteresor medan kvinnor gör fler inköps- och serviceresor, relativt sett. Källa: SIKA



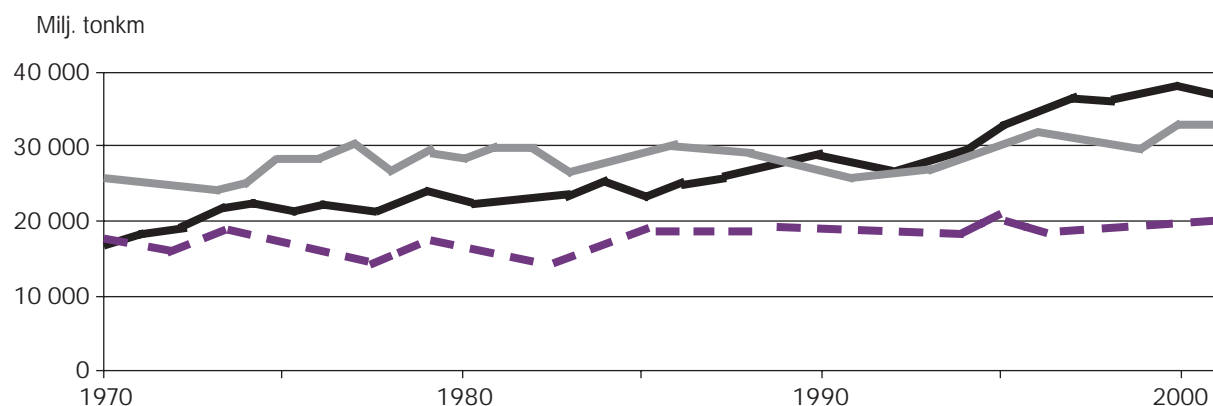
Arbetsresor redovisade efter region och färdmedel, genomsnitt 1999–2001. Även denna figur visar tydligt att bilen är det vanligaste färdmedlet men den visar också att valet av färdmedel varierar mycket, beroende på var man bor. De största städerna Stockholm och Göteborg har bättre kollektivtrafik än resten av landet och därför reser också en betydligt större andel av befolkningen kollektivt till jobbet där – i Stockholm mer än 30 procent och i Göteborg drygt 15 procent. I Malmö cyklar nästan en fjärdedel av alla till arbetet.



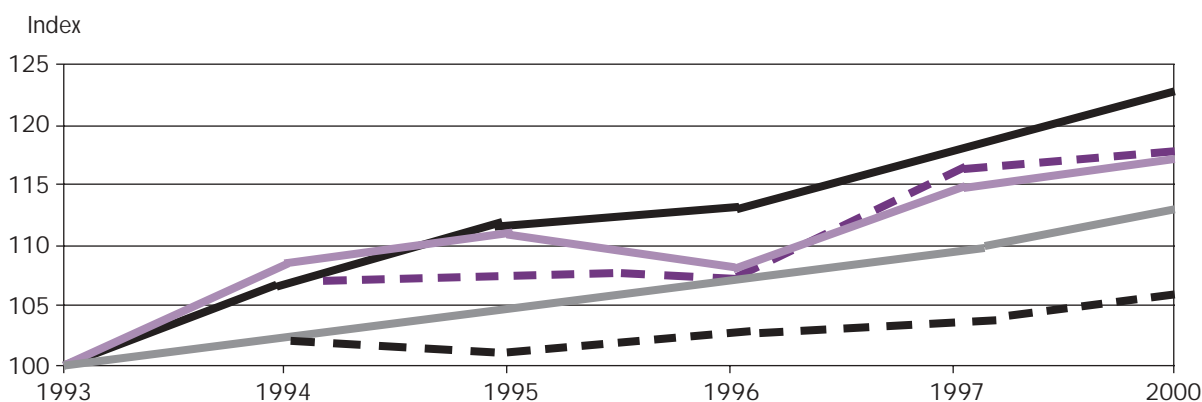
Långväga resor. Hur män (till vänster) och kvinnor (till höger) väljer färdmedel för långa resor, över 10 mil, genomsnitt 1999–2001. För de längre resorna skiljer det mindre i färdmedelsval mellan könen än vid korta resor. Man kan konstatera att bilens betydelse minskar med ökande reslängd. För resor upp till ca 40 mil så dominerar bilen helt, kring 80 procent, medan flyget tagit över som viktigaste färdmedel (ca 50 procent) för resor längre än 80 mil.



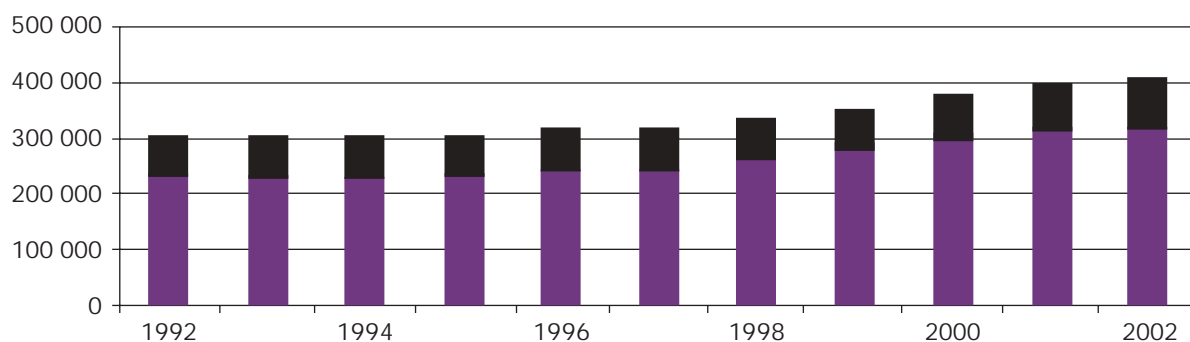
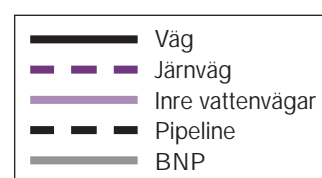
GODSTRANSPORTERNA



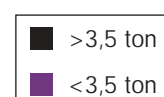
Utvecklingen av godstransporter i Sverige, tonkilometer (godset i ton gånger transportsträcka i km). Medan lastbilstrafiken nästan fördubblats på trettio år så har sjöfarten endast vuxit måttligt och järnvägstrafiken legat på en konstant nivå. Källa: SIK/SCB

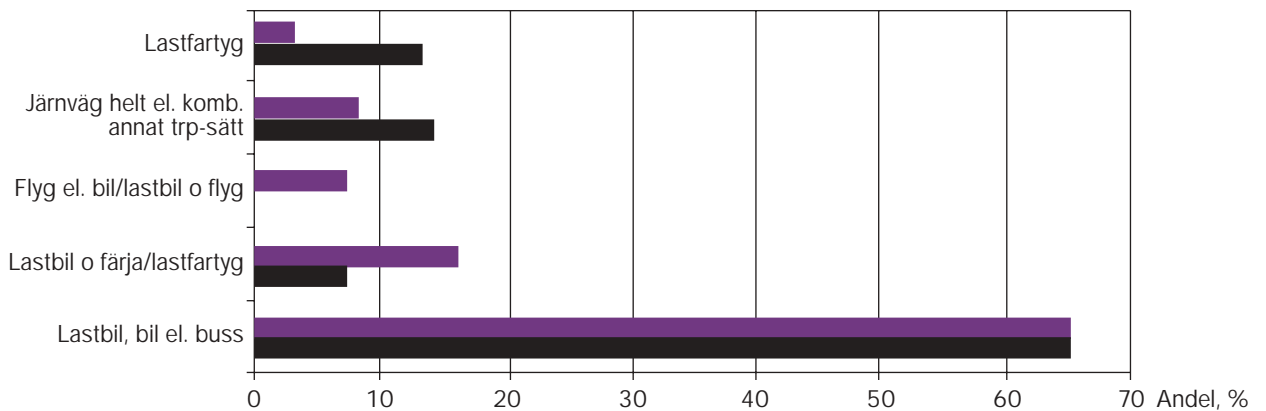


Utvecklingen av godstransporter i Europa (EU 15) i genomsnitt, index 1993=100. Även i ett Europaperspektiv kan man konstatera att lastbilstrafiken har haft den kraftigaste tillväxten. Källa: Eurostat

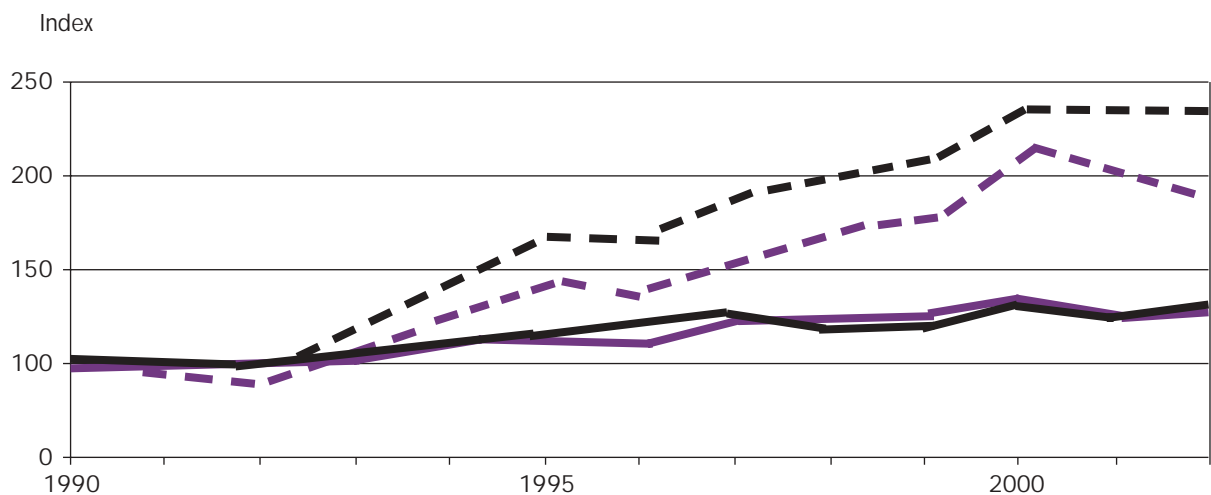
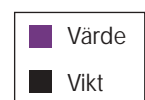


Utvecklingen av tunga och lätta lastbilar under den senaste tioårsperioden. Antalet lätta lastbilar, dvs. under 3,5 ton, är betydligt fler än antalet tunga lastbilar och har dessutom ökat kraftigt i antal. Antalet tunga lastbilar har däremot legat konstant under samma period. Källa: SIK/SCB





Godsets andel i vikt och värde 2001. Lastbil dominerar som transportmedel, både om man räknar efter vikt och värde, med ca 65 procent. För övriga transportmedel skiljer det däremot. Näst viktigaste transportslag med hänsyn till värde är lastbil i kombination med färja eller lastfartyg. Flyg går helt med högvärdigt gods, medan lastfartyg och järnväg huvudsakligen transporterar gods med låga varuvärden. Källa: SIK/SCB



Utrikeshandeln i vikt och värde, index 1990=100. Medan såväl exporten som importen, mätt i ton, vuxit med knappt 30 procent sedan 1990 så har handeln i värde vuxit avsevärt mer – importvärdet har nästan fördubblats och exportvärdet har ökat ännu mer. Källa: SCB



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 webbplatsen. Där finns informationen om verksamheten, t.ex. regeringsuppdragen, organisationen, verksamhetsplanerna och årsredovisningen, 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

e-post: sika@sika-institute.se

www.sika-institute.se

