



**Medborgarnas resor Rapport
– en del av den transport- 2015:8
politiska måluppföljningen**

Medborgarnas resor Rapport
– en del av den transport- 2015:8
politiska måluppföljningen

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-04-15

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen följa upp utvecklingen inom transportområdet, i förhållande till de transportpolitiska målen. Uppföljningen baseras delvis på underlag som sammanställts utifrån den statistik på transportområdet som Trafikanalys ansvarar för. Dessutom har underlag som redovisats för Trafikanalys av andra myndigheter med ansvar inom transportområdet använts.

Funktionsmålet består av sju preciseringar. Den precisering som avser medborgarnas resor har i år komprimerats för att göra denna del mer lättillgänglig i måluppföljningsrapporten, (Trafikanalys, 2015c). Analyserna bygger dock på ett bredare och djupare material vilket redovisas i denna rapport.

Projektledare för denna rapport har varit Krister Sandberg. Trafikanalys vill tacka de myndigheter och andra aktörer som bidragit med underlagsdata.

Stockholm i april 2015

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
2 Tillförlitlighet	11
3 Bekvämlighet	25
4 Trygghet	31
5 Avslutande analys	35
6 Källförteckning.....	37

Sammanfattning

I maj 2009 antog riksdagen regeringens förslag i proposition (2008/09:93) *Mål för framtidens resor och transporter*. Den transportpolitiska målstrukturen består av ett övergripande transportpolitiskt mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. I propositionen definieras funktionsmålet och hänsynsmålet närmare med hjälp av ett antal preciseringar. Funktionsmålets precisering angående medborgarnas resor, som avhandlas i denna rapport, lyder: *Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet*.

Det finns under 2014 såväl positiva som negativa utvecklingstendenser. Den sammantagna bedömningen är dock att utvecklingen under 2014 varit huvudsakligen konstant vad gäller tillgängligheten för medborgarna och deras resor. Det vill säga, tillståndet har varken förbättrats eller försämrats i någon påtaglig omfattning.

När det gäller *tillförlitligheten* har punktligheten för persontransporter i järnvägssystemet förbättrats marginellt jämfört med föregående år. Tillförlitligheten i vägtrafiken, mätt som längden i totalstoppen på det statliga vägnätet, fortsätter att förbättras, medan hastighets- och trängselindex pekar på en någorlunda konstant utvecklingskurva. När det gäller tillförlitligheten för sjö- och luftfart är läget fortsatt gott.

Bekvämlighet i termer av vägytans tillstånd uppvisar en viss förbättring i år jämfört med förra året. Dock finns det fortsatt omfattande problem framförallt vad gäller spårighet på storstadsvägar, övriga stamvägar samt pendlings- och servicevägar prioriterade för kollektivtrafik. Ojämnhet och kantdjup är problematiskt på resterande vägnät. På liknande sätt har spårsläget på järnvägen betydelse för komforten och i värsta fall även för huruvida ett tåg riskerar att spåra ur. Avvikelse från vissa kravnivåer rapporteras kontinuerligt in till Trafikverket. Trots att antalet rapporterade fel tenderar att öka över tid och att många spårslägesfel klassas som akuta, så har det inte lett till att antalet olyckshändelser och urspårningar vid tågrörelse över tid har ökat. Bedömningen från resenärer med information vid störning i väg- och järnväg pekar inte heller på någon större förändring det senaste året – låt vara från en redan relativt låg nöjdhet. Kundnöjdheten bland Swedavias flygresenärer visar på en ökad nöjdhet, dock fortsatt en bit under målnivån för 2015.

Tryggheten bland resenärer och personer som vistas i trafikmiljöer visar på en relativt konstant utveckling. Inte heller stölder av eller ur fordon har förändrats speciellt mycket under året.

1 Inledning

I maj 2009 antog riksdagen regeringens förslag i proposition (2008/09:93) *Mål för framtidens resor och transporter*. Den transportpolitiska målstrukturen består av ett övergripande transportpolitiskt mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. I propositionen definieras funktionsmålet och hänsynsmålet närmare med hjälp av ett antal preciseringar.

Det övergripande transportpolitiska målet lyder: "Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." Detta övergripande mål ska nås genom att tillgängligheten säkerställs, utan att andra värden som miljö, hälsa och säkerhet äventyras.

Funktionsmålet lyder: "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov." De preciseringar som närmare definierar vad funktionsmålet innebär tar fasta på att transportpolitikens mål ska vara att skapa möjligheter och förutsättningar för att medborgare och näringsliv ska kunna göra effektiva och hållbara transportval.

Funktionsmålets precisering angående medborgarnas resor, som avhandlas i detta PM, lyder: *Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet*. De tre aspekterna tillförlitlighet, bekvämlighet och trygghet definieras ytterligare genom regeringens preciseringar (Prop. 2008/09:93, 2009).

- Den första delen av preciseringen handlar om transportsystemets tillförlitlighet. Resor "behöver vara tillförlitliga i den meningen att det ska gå att lita på vad de ansvariga för de olika delarna av transportsystemet har utlovat, t.ex. att tåget kommer i rätt tid."
- "Resenären behöver känna att resealternativet är bekvämt för att det ska bli attraktivt och utnyttjas. Det räcker inte att exempelvis resan med buss eller cykel i det enskilda fallet är ett klimatsmart alternativ om den, i jämförelse med andra alternativ, samtidigt innebär en väsentlig uppoffring i form av dålig komfort genom alltför låg standard eller bristfällig synkronisering vid bytesplatser under resans gång."
- "Trygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk. Det skiljer sig från begreppet säkerhet¹ genom att det är den subjektiva upplevelsen som är central, inte den objektiva risken. Även när den objektiva risken är liten är det väsentligt att reducera upplevelsen för resenären av att befinna sig i en riskfylld situation."

I de följande kapitlen redovisas den transportpolitiska uppföljningen av medborgarnas resor i termer av dessa tre aspekter: tillförlitlighet, bekvämlighet och trygghet. Det vill säga, hur väl fungerar det svenska transportsystemet i förhållande till det vi önskar eller anses optimalt?

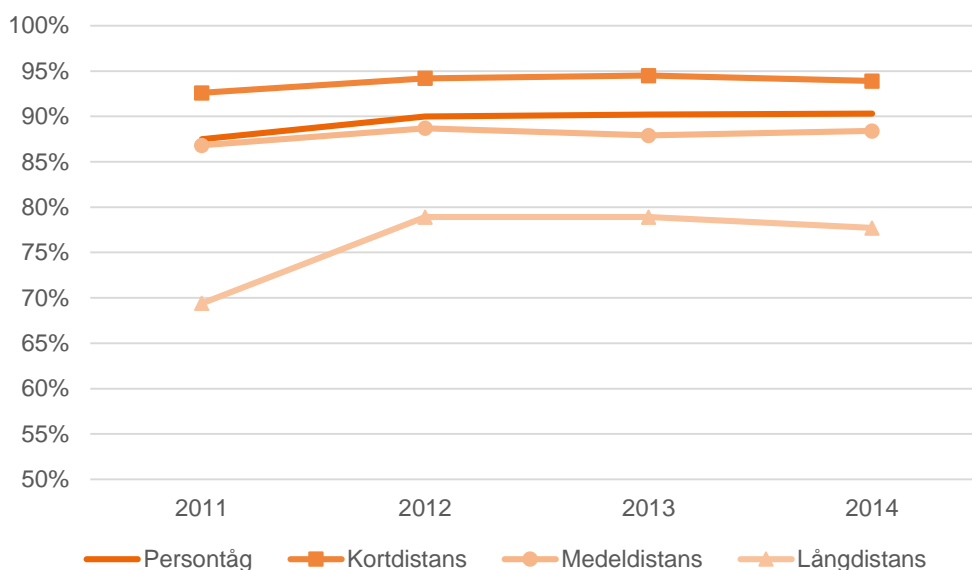
¹ För att undvika missförstånd och sammanblandning av begreppen trygghet och säkerhet görs uppdelningen att när det gäller subjektiv risk för trafikskaderelaterat våld hänförs detta till säkerhet medan subjektiv risk för icke-olycksrelaterat våld hanteras under benämningen trygghet. I måluppföljningen avhandlas säkerhetsaspekterna under hänsynsmålet.

2 Tillförlitlighet

Resor "behöver vara tillförlitliga i den meningen att det ska gå att lita på vad de ansvariga för de olika delarna av transportsystemet har utlovat, t.ex. att tåget kommer i rätt tid." (Prop. 2008/09:93, 2009). För att beskriva och följa upp den tillförlitlighet som transportsystemet erbjuder undersöks därför bland annat punktligheten i järnvägstrafiken, trängseln i väg- och järnvägssystemen samt de större störningar som skett under året.

Järnväg

Efter en kraftig nedgång i punktlighet av ankommande persontåg vid slutstation enligt tidtabell under 2010 och 2011 har punktligheten de tre senaste åren legat relativt stabilt för persontågen. För 2014 var punktligheten för persontrafiken 90,3 procent. Detta är 2,8 procentenheter högre än 2011, 0,3 procentenheter högre än 2012 och 0,1 procentenheter högre än 2013.² Under 2014 ställdes 10 234 tåg in. Det påverkade enligt Trafikverket punktligheten med cirka 1,0 procentenhet sett över hela året.



Figur 2.1: Andel persontåg som ankommer till slutstation inom 5 minuter efter utsatt tid enligt tidtabell 2011-2014. Persontåg totalt och per tågslag.

Källa: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Manatlig-trafikrapport/Transport-pa-jarnvag-i-ratt-tid/Statistik-for-punktlig-het/Arsstatistik-for-punktlig-het-2014/>

Anm: Tåg som blir inställda hela sin sträcka, samma dag eller dagen före avgång, räknas med i statistiken som försenade tåg. Kortdistans = flyg- och pendeltåg, Medeldistans = regionaltåg, Långdistans = fjärr- och snabbtåg.

² Trafikverket har sedan 1 januari börjat redovisa punktlighetsuppgifter inkluderande akut inställda tåg. Det innebär att jämförbara data endast finns från 2011 och framåt. En äldre tidsserie exklusive inställda tåg 1995-2013 redovisas i (Trafikanalys, 2014c).

Snittpunktligheten juni–augusti 2014 var bara 87,1 procent, medan punktligheten för årets övriga nio månader var 91,2 procent. Trafikverket nämner några större händelser som orsak till denna nedgång:

- kontaktledningsnedrivning vid Myrbacken på sträckan Stockholm–Uppsala. Den orsakade en brand som spred sig och skadade Trafikverkets elanläggningar och signalstyrningssystem. Händelsen påverkade tågtrafiken negativt från 27 maj till 10 juni.
- höga temperaturer i juli och augusti orsakade ett flertal spårfel, med hastighetsnedsättningar och förseningar som följd.
- branden i Västmanland i augusti påverkade många tågs punktlighet negativt.
- arbetsmarknadskonflikten bland tågpersonal i södra Sverige under en stor del av juni. Konflikten resulterade i en mängd "akut helt inställda tåg".

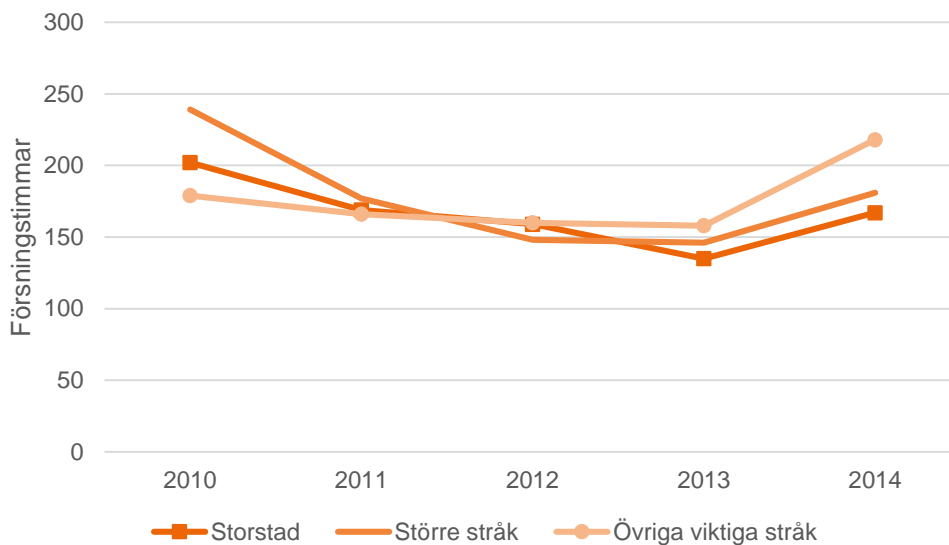
Långdistanstågen har generellt sett en lägre punktlighet än övriga tågsorter. Under de problematiska sommarmånaderna var punktligheten för långdistanstågen endast drygt 65 procent. Även kortdistanstågen hade en lägre punktlighet under 2014 jämfört med 2013. Den enda tågsort som, sett över året som helhet, uppvisar en förbättrad punktlighet än tidigare var medeldistanstågen, med en punktlighet på 88,4 procent. Under juni uppgick punktligheten för medeldistanstågen dock endast till 82,4 procent.

I ett internationellt perspektiv är persontågens punktlighet lägre än i både Danmark och Nederländerna, två länder som använder samma definitioner av punktlighet som Sverige. Senast offentligt tillgängliga data är från 2012 där punktligheten i Danmark och Nederländerna uppgick till 92,5 respektive 94,2 procent. Punktligheten i Sverige var då 90,0 procent. (Wigren, Tirfing, & Källberg, 2014)

Ungefär 26 procent av den totala mängden tågförseningstimmar 2014 berodde på brister i järnvägsanläggningen³ (Trafikverket, 2015a). Jämfört med 2013 ökade antalet tågförseningstimmar på grund av fel i anläggningen med knappt 20 procent till drygt 27 000 tågförseningstimmar vilket var knappt 700 timmar lägre än toppnoteringen 2010. Drygt 95 procent av tågförseningstimmarerna inträffade på bantyperna *storstadsstråk*, *större stråk* samt *övriga viktiga stråk*. Det är också på dessa bantyper som förseningsökningen skedde mellan 2013 och 2014.

En del av ökningen i förseningstimmar förklaras av en ökad trafik, men det förklarar inte allt. Tågförseningens omfattning, till följd av fel i järnvägsanläggningen, per tågkilometer har nämligen också ökat mellan 2013 och 2014 och var i stort i paritet med 2011 års värden (Figur 2.2). För bantypen *övriga viktiga stråk* var dessa förseningstimmar till och med klart fler än under 2010.

³ 65 procent förklaras av brister i kontaktledningar, spår, spårväxlar, signalställverk och positioneringssystem.



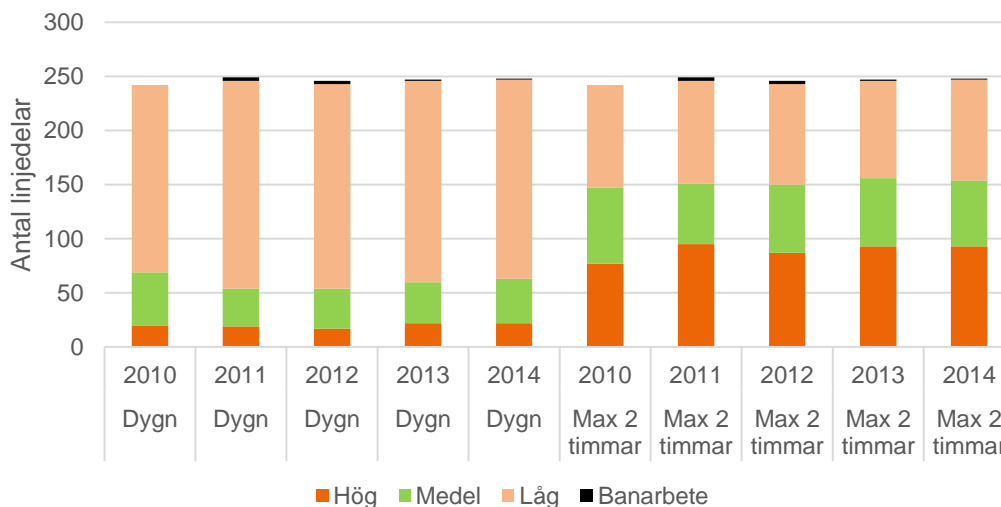
Figur 2.2: Tågförseningstimmar orsakade av fel i järnvägsanläggningen, per miljon tågkilometer, redovisat per bantyp, 2010-2014.

Källa: (Trafikverket, 2015a)

Anm: Lägst förseningstimmar per miljoner tågkilometer 2014 har järnvägsnätet på bantypen *mindre trafik* (98 timmar). Störst försening mätt på detta sätt uppträder på bantypen *ringa eller ingen trafik*, med 325 timmar per miljoner tågkilometer.

Eftersom tågtrafiken bedrivs som ett sammanhållet system och därför är extra känsligt för störningar kan ett ökat tågtrafikarbete medföra stora påfrestningar. En ökning av kapacitetsbegränsningen⁴ ökar sannolikheten för tågtrafikstörningar. 2013 ökade antalet linjedelar med högt kapacitetsutnyttjande både per dygn, se Figur 2.3, (från 17 till 22) och per de två mest utnyttjade timmarna, (från 87 till 93) jämfört med 2012. Denna nivå bibehölls under 2014. Under den mest utnyttjade tvåtimmarsperioden hade 154 av 248 linjedelar under 2014 ett högt eller medelhögt kapacitetsutnyttjande. Kapacitetsutnyttjandet är högst i storstadsnätet och längs de större stråken samt även i någon mindre utsträckning på övriga viktiga stråk (Trafikverket, 2014c).

⁴ Hur stor trängseln är inom järnvägssystemet beräknas enligt en europeisk UIC-standard och mäts i termer av hur stor andel av banornas kapacitet som utnyttjas. Kapacitetsutnyttjandet beräknas för dygnet som helhet och för den tvåtimmarsperiod då trafiken är mest intensiv. Beräkningen ska alltså spegla hur stor andel av tiden som banornas linjedelar är belagda med tåg. Om utnyttjandet är större än 80 procent sägs linjedelen ha stor kapacitetsbegränsning, medelstor om den är över 60 procent och annars liten.



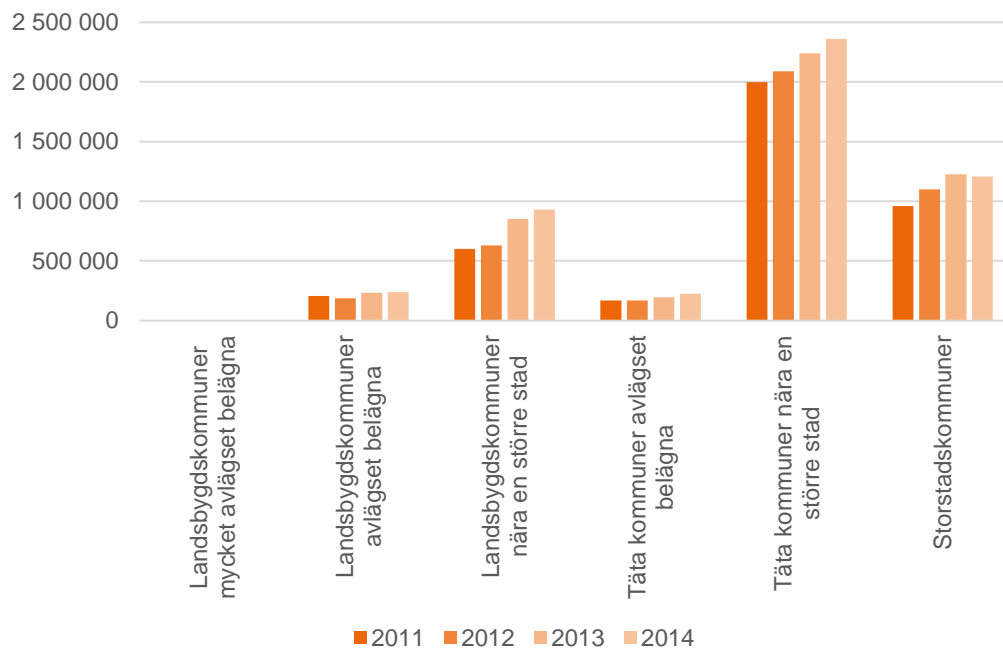
Figur 2.3: Antal linjedelar med grad av konsumerad kapacitet (hur stor andel av tiden som banornas linjedelar är belagda med tåg) 2010–2014 per dygn respektive per max 2 timmar. Källa: (Trafikverket, 2011, 2012a, 2012c, 2013a, 2014c, 2015a)
Anm: Banarbete = en linjedel som är helt avstängd under minst sex månader på grund av underhåll.

Punktligheten varierar som sagt över tid, både mellan åren och inom åren. Genom att använda data på stationsnivå och enskilda tåg (Trafikanalys, 2015b), tillsammans med information om antal resande redovisas nedan omfattningen av försenade tåg per station, förseningens längd samt hur många resenärer som påverkats under året⁵.

Antalet ankomster är flest i *täta kommuner nära en större stad*, bland *storstadskommunerna* samt *landsbygdskommuner nära en större stad*. Betydligt färre ankomster sker till de tre övriga kommungrupperna.⁶ Under 2014 uppgick ankomsterna sammanlagt till knappt 5 miljoner, se Figur 2.4.

⁵ Här har vi använt en acceptans på 5 minuter för att beräkna förseningstimmarna. Genom att multiplicera tiden för varje ankomstförsening med antalet avstigande passagerare per station erhålls summan av alla tågresenärers sammanlagda ankomstförseningar.

⁶ Tillväxtanalys har på regeringens uppdrag föreslagit definitioner av gles- och landsbygd som är relevant för att beskriva och analysera utvecklingen i dessa. Den indelningen har kommunen som minsta byggsten. Indelningen finns i två varianter med olika detaljeringsgrad; en med tre kommuntyper, och en med sex kommuntyper. Den senare har använts för analyser i måluppföljningen. Denna indelning gör distinktion mellan landsbygd som är belägen nära (mindre än 45 minuters resväg) en större befolkningsagglomeration och avlägset belägna landsbygder. Följande sex indelningar används: 1) Storstadskommuner, 2) Täta kommuner nära en större stad, 3) Täta kommuner avlägset belägna, 4) Landsbygder nära en större stad, 5) Landsbygdskommuner avlägset belägna, 6) Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna. Ytterligare information ges i (Trafikanalys, 2014b)

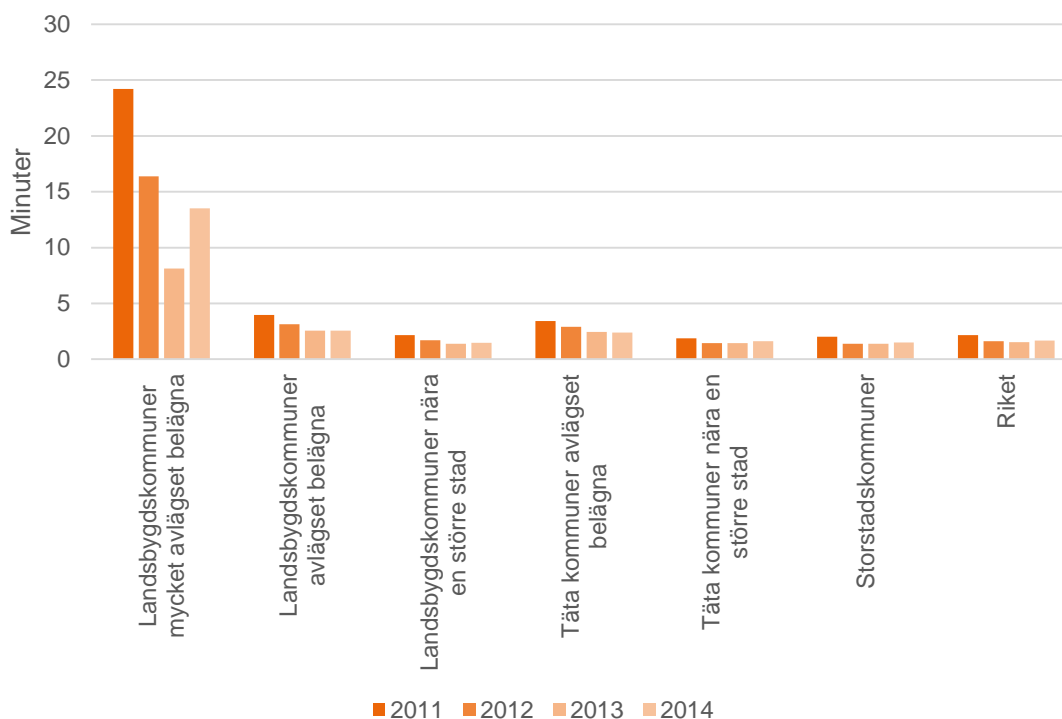


Figur 2.4: Antal ankomster per station och kommungrupp, 2011–2014.

Källa: Trafikanalys databas över persontågsförseningar. Kommungruppsindelningen är hämtad från Tillväxtanalys kommungruppsindelning för regionala analyser <http://www.tillvaxtanalys.se/sv/om-oss/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/regional-tillvaxt/2014-05-08-ny-indelning-for-kommuner-i-ett-stad-och-land---perspektiv.html>

Det totala antalet förseningsminuter 2014 uppgick till 8 256 000 vilket är drygt 100 000 fler än 2013. Den genomsnittliga förseningen (exklusive 5 minuters förseningsacceptans) per ankomst 2014 var 1,66 minuter. Det är en försämring jämfört med 2013 års genomsnittliga försening som uppgick till 1,52 minuter. Dessa förseningar är alltså större 2014 jämfört med 2013, medan den tidigare redovisade punktligheten visar på en visserligen liten, men trots allt, förbättring jämfört med föregående år, se Figur 2.1. Detta kan förklaras med att punktligheten endast mäter tågens punktlighet vid slutstation.

Fördelningen av förseningarna per kommungrupp redovisas i Figur 2.5 där det huvudsakliga mönstret återkommer år från år. Jämfört med 2013 har det skett en förbättring av ankomstförseningarna i två av kommungrupperna (landsbygdskommuner avlägset belägna och tätortskommuner avlägset belägna). En förklaring till sämre tidhållning för dessa kommuner hör troligen samman med att dessa oftare trafikeras av långdistanstågen, en tågsort som har en sämre punktlighet än övriga tågsorter, se Figur 2.1.



Figur 2.5: Genomsnittlig förseningstid (antal minuter över 5 minuter) per ankomst per station och kommungrupp, 2011–2014.

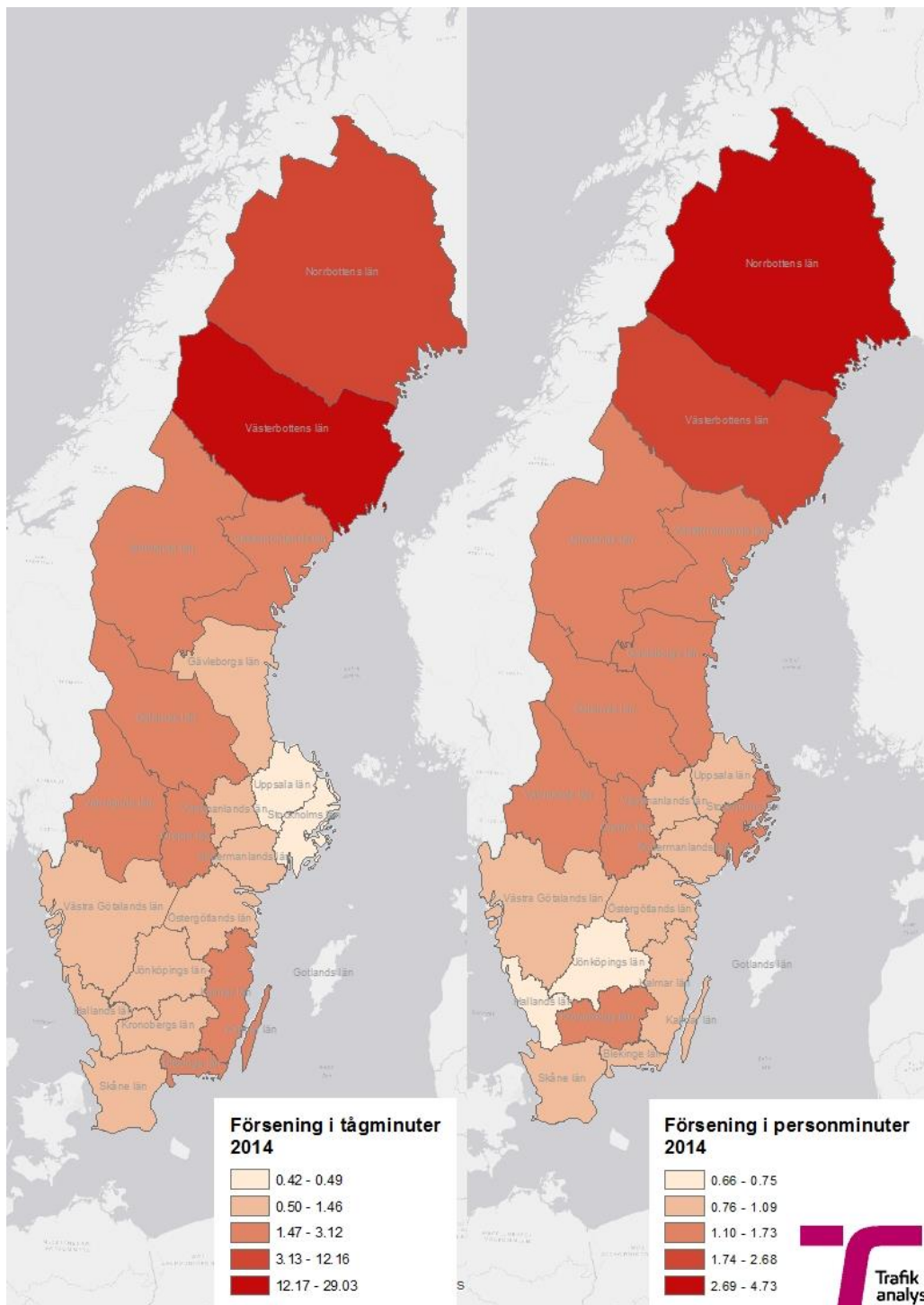
Källa: Trafikanalys databas över persontågsförseningar. Kommungruppsindelningen är hämtad från Tillväxtanalys kommungruppsindelning för regionala analyser <http://www.tillvaxtanalys.se/sv/om-oss/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/regional-tillvaxt/2014-05-08-ny-indelning-for-kommuner-i-ett-stad-och-land---perspektiv.html>

För de övriga fyra kommungrupperna var den genomsnittliga ankomstförseningen högre 2014 jämfört med 2013. För *landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* var den genomsnittliga förseningen drygt 13,5 minuter per ankomst. Historiskt har den genomsnittliga förseningen varierat kraftigt för just denna grupp. Med tanke på det stora antalet ankomster till *täta kommuner nära en större stad* kan det finnas anledning att särskilt observera ökningen av den genomsnittliga förseningen för dessa kommuner, från 1,44 till 1,63 minuter. Ankomsterna till storstadskommunerna där antalet ankomster också är stort ökade förseningarna mer marginellt, från 1,39 till 1,51 minuter.

Den totala förseningstiden för tågresenärer 2014 uppgick till 3,25 miljoner persontimmar, endast marginellt lägre än de 3,27 miljoner som beräknats för 2013.⁷ Detta kan jämföras med 5,89 miljoner persontimmar för 2010 och 3,87 respektive 3,17 miljoner persontimmar för 2011 respektive 2012.

Inte heller dessa är jämt fördelade över landet. Resenärerna i norrlandslänen drabbas förhållandevis hårt av tågförseningar, både räknat som andel försenade tåg och som förlorade personminuter. Uppsala och Södermanlands län drabbas också hårt, räknat som förlorade personminuter, till följd av det mycket stora antalet resenärer i dessa län, se Figur 2.6.

⁷ Här har vi använt en acceptans på 5 minuter när vi beräknat förseningstimmarna. Genom att multiplicera tiden för varje ankomstförsening med antalet avstigande passagerare erhålls summan av alla tågresenärers sammanlagda ankomstförseningar.



Figur 2.6: Förseningar i järnvägstrafiken, viktad försening uttryckt i tågminuter och personminuter 2014
 Källa: Trafikanalys databas över persontågsförseningar.
 Anm: Värdet i den vänstra bilden är beräknat som respektive läns andel av rikets totala tågförseningsminuter, dividerat med länets andel av rikets totala avstigande passagerare. Den högra bilden beräknas på motsvarande sätt, där täljaren är länets andel av rikets totala personförseningsminuter.

Sjöfart

En översiktlig bild av tillförlitligheten i sjöfarten på svenskt vatten redovisas med några olika mått i Tabell 2.1. Den senaste vintern har 423 handelsfartyg behövt isbrytarassistans. Det är en minskning från föregående år då 1 680 fartyg behövde assistans. Även omfattningen av bogsering minskade från 57 stycken 2013 till 11 under 2014. Den genomsnittliga väntetiden för assistans minskade också, till 85 minuter vilket är klart under Sjöfartsverkets uppsatta mål om att leverera assistans inom 4 timmar. Sjöfartsverkets mål att kunna erbjuda lotshjälp inom 5 timmar uppnåddes i 99,1 procent av fallen.

Tabell 2.1: Isbrytningsassistans och leverans av lots 2008–2014

År	Vinter	Antal assisterade fartyg (bogserade)	Genomsnittlig väntetid för assistans (minuter)	Leverans av lots inom 5 timmar (%)
2008-2009	Lindrig		150	97,5
2009-2010	Normal	2 230 (145)	540	96,1
2010-2011	Sträng	2 914 (134)	243	97,2
2011-2012	Lindrig	627 (44)	183	98,5
2012-2013	Normal	1 680 (57)	108	99,0
2013-2014	Mycket lindrig	423 (11)	85	99,1

Källa: (Sjöfartsverket, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015).

Anm: Under vintern 2011-2012 har inhyrda hjälpsbrytare utöver de redovisade i tabellen assisterat 72 fartyg och genomfört 2 bogseringar.

Luftfart

LFV mäter flygförseningar i det dansk-svenska luftrummet, dels som medelförsening per flygning, dels som andel försenade flygningar. Totalt för helåret 2014 har andelen flygningar som genomförts helt utan restriktioner⁸ inom svenskt luftrum varit 99,7%, se Tabell 2.2. Den genomsnittliga förseningen i svenskt luftrum var drygt två sekunder, vilket understiger EU:s kapacitetsmål för det svensk-danska luftrummet på 4,8 sekunder i medelförsening per flygning.

Tabell 2.2: Rörelser och förseningar för flyget 2009–2014

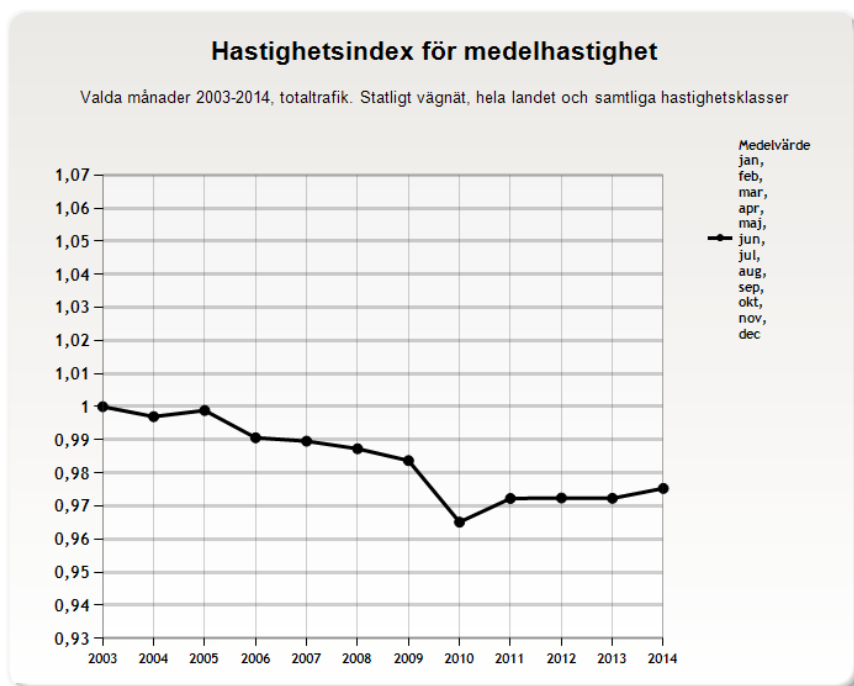
År	Antal flygrörelser i svenskt luftrum	Service Units (tusentals)	Andel försenade flygningar	Medelförsening per flygning, Sverige (sekunder)	Medelförsening per flygning, Europa (sekunder)
2009		2 896			
2010	655 000	2 939		< 3 för 3 första kvartalen, 20 sekunder 4:e	90
2011	706 000	3 175	< 1 %	"Ringa omfattning jämfört med andra delar av Europa"	
2012	689 000	3 113	< 1 %	4	
2013	694 000	3 195	< 1 %	< 2	
2014	705 000	3 270	0,03 %	2,1	

Källa: (Luftfartsverket, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015)

Vägtrafik

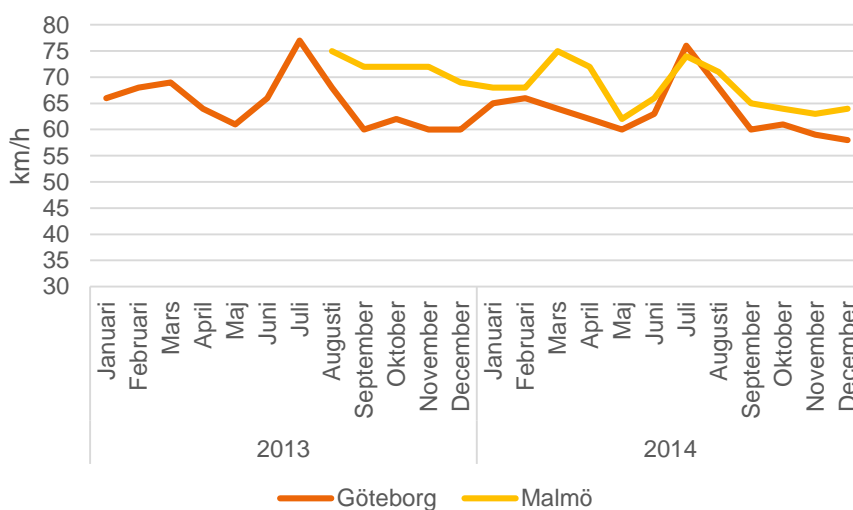
Tillförlitligheten i vägsystemet illustreras nedan med ett antal mått. Vägtransportsystemets framkomlighet kan illustreras av ett hastighetsindex för medelhastighet, se Figur 2.7. Medelhastigheten har sett över en längre period utvecklats negativt. Sedan 2010 har utvecklingen dock varit positiv. Lägst medelhastighet uppmättes under 2014 i Trafikverkets region Syd (0,96), medan den var högst i region Stockholm/Öst (0,99). Variationer mellan årets månader förekommer, även om 2014 verkar ha varit ett relativt jämnt år.

⁸ Med detta menas en route-rörelserna som inte påverkades av någon försening till följd av flygtrafiktjänsten.



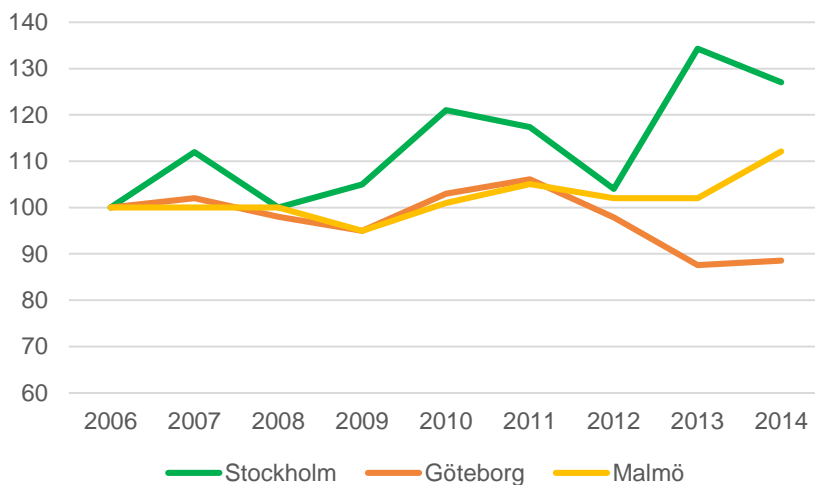
Figur 2.7: Hastighetsindex för medelhastighet på det statliga vägnätet, 2003–2014.
Källa: Trafikverket: <http://hastighetsindex.vv.se/>

Medelhastigheten på pendlingsvägar i Malmö och Göteborg varierar också under årets tolv månader, se Figur 2.8. Inga dramatiska förändringar observeras i data under 2014 jämfört med 2013.⁹ Medelhastigheten är generellt högre i Malmö än i Göteborg.



Figur 2.8 Medelhastighet på väg (tisdagar – torsdagar 07.00-09.00) per månad 2013–2014 i Göteborg och Malmö på några utvalda pendlingssträckor.
Källa: Trafikverket: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Manatlig-trafikrapport/Transport-pa-vag-i-ratt-tid/Statistikarkiv/>

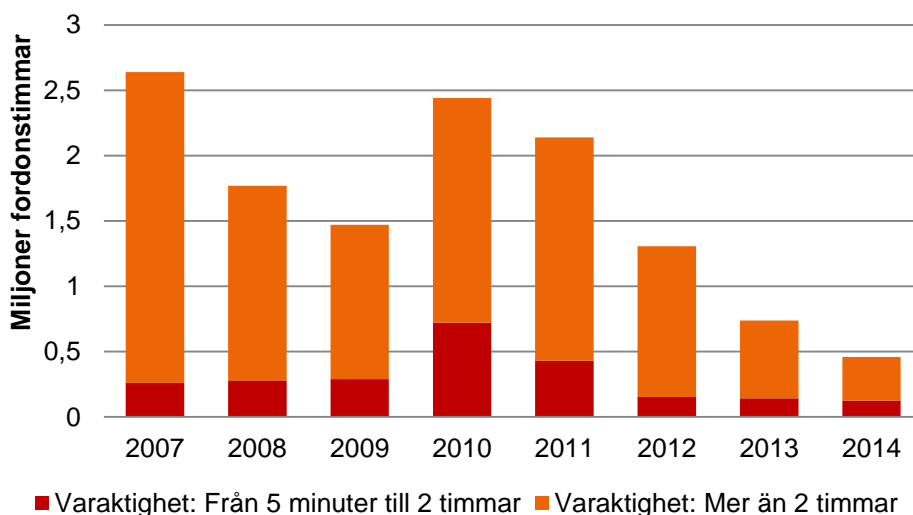
⁹ På grund av kvalitetsbrister i materialet rapporterar Trafikverket inga uppgifter för Stockholm



Figur 2.9: Trängselindex (restid på väg i högtrafik på det statliga vägnätet) 2006 – 2014. Index 2006=100.
 Källa: (Trafikverket, 2015a) (Trafikverket, 2012a) (Trafikverket, 2013a) (Trafikverket, 2014c)
 Anm: Indexvärdet för Stockholm 2012 är osäkert.

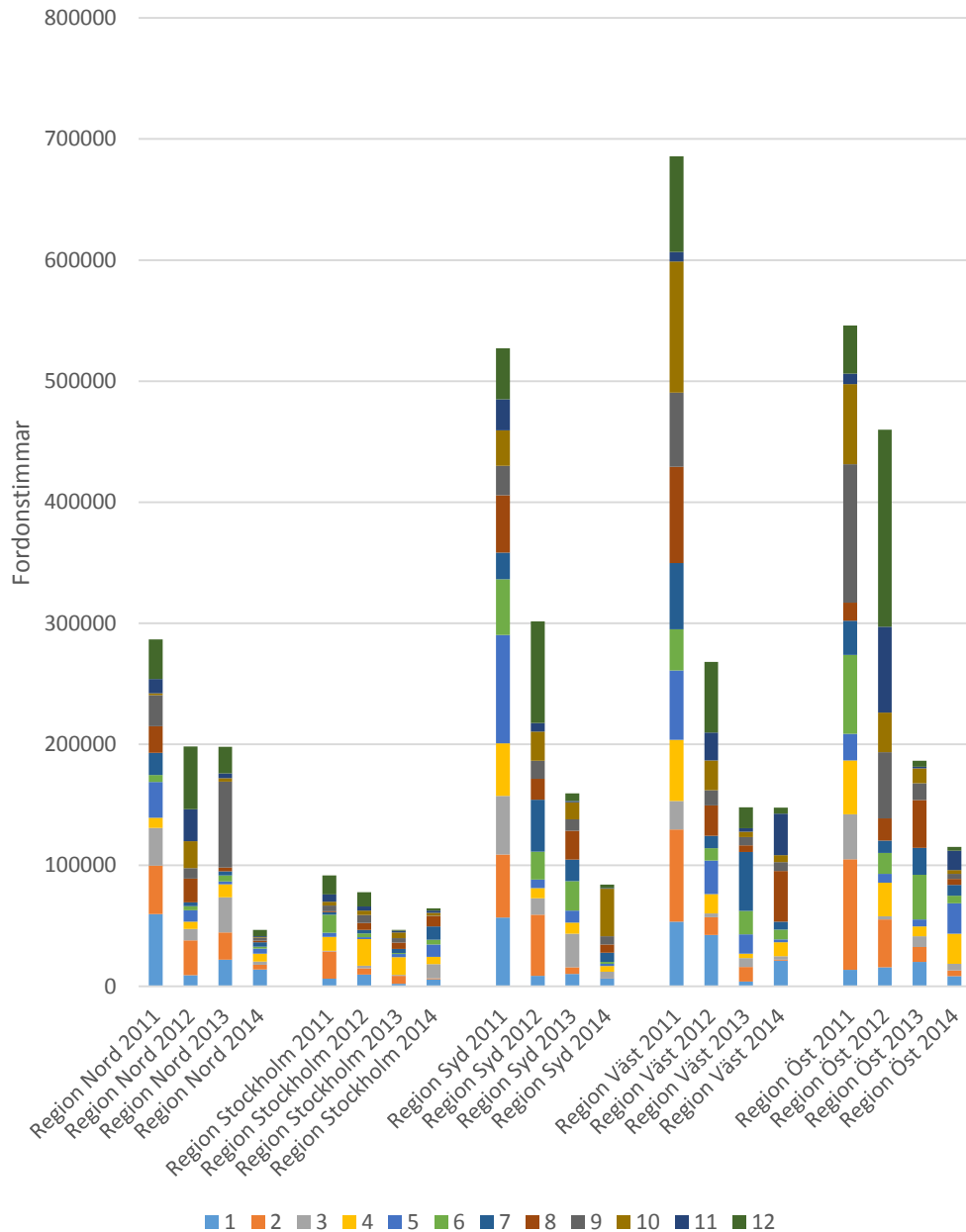
Mätt med ett trängselindex tenderar trängseln sett över en längre tidsperiod att öka framförallt i Stockholm, medan den legat förhållandevis stabilt i Malmö och efter 2011 minskat i Göteborg (Figur 2.9). I Malmö bidrog vägarbeten under hösten 2014 till en ökad trängsel. Nedgången i Stockholm under 2014 beror enligt Trafikverket på att ett antal nya leder och kollektivtrafik-körfält öppnats under året.

Kännbarheten, d.v.s. varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet, kan användas som ett sätt att mer generellt beskriva störningar i hela vägtransportssystemet. Måttet illustrerar också hur snabbt uppkomna totalstopp åtgärdas. Sedan 2010 har kännbarheten minskat kraftigt. 2014 uppgick kännbarheten till sammanlagt knappt 459 000 fordonstimmar, se Figur 2.10.



Figur 2.10: Kännbarhet – Varaktighet av totalstopp på det statliga vägnätet uttryckt som miljoner fordonstimmar. Avser totalstopp i bägge riktningarna på tvåfältsvägar och i en riktning på flerfältsvägar, åren 2007 – 2014.
 Källa: (Trafikverket, 2012a), (Trafikverket, 2014f), (Trafikverket, 2013b) samt (Trafikverket, 2015a)

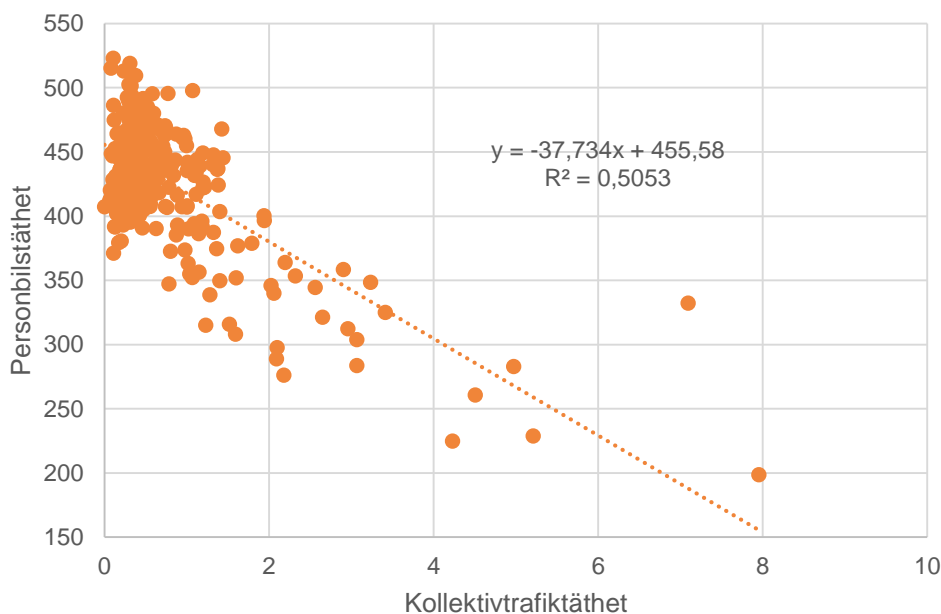
Nedgången jämfört med 2013 har skett i regionerna Nord, Syd och Öst, medan Stockholm ökade något. Region Västs nivå var ungefär densamma som föregående år (Figur 2.11). Jämfört med tidigare år, exempelvis 2012, som karaktäriserades av totalstopp som dominerade under vintermånaderna för samtliga regioner, förekom under 2014 omfattande stopp under oktober i region Syd (39 000 timmar), augusti och november i region Väst (42 000 respektive 34 000 timmar), samt april och maj i region Öst (25 000 timmar för respektive månad).



Figur 2.11: Kännbarhet – Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet, uppdelat per Trafikverksregion och månad (1-12) år 2011-2014.
Källa: (Trafikverket, 2014d), (Trafikverket, 2013b) (Trafikverket, 2015a), (Trafikverket, 2015b).

Som redovisats i Figur 2.11 var förseningstiden för tågresenärer 5,89 miljoner persontimmar för 2010, 3,87 för 2011, 3,17 för 2012, 3,27 för 2013 och 3,25 miljoner persontimmar för 2014. De inkluderar då all försening, det vill säga inte enbart den som är relaterad till totalstopp i tågtrafiken till följd av brister i infrastrukturen. Givet en medelbeläggning på 1,7 personer per personbil¹⁰ och tillkommande busspassagerare har förseningarna på väg legat ungefär i paritet med förseningarna i persontågtrafiken under 2010 och 2011. Under 2012, 2013 och 2014 understeg dock förseningstimmarna på väg tågtrafikens med ungefär en, två respektive tre miljoner persontimmar.

Ett sätt att anpassa sig till en osäkerhet är att ha ett alternativ. Det utbud av trafiklösningar som finns i en kommun eller i ett län kan sägas spegla den komplementaritet ett transportsystem kan erbjuda. Det vill säga, ett mått på hur beroende man i genomsnitt är av ett enskilt trafikslag för att kunna genomföra en transport när något oförutsägbart inträffar. Korrelationskoefficienten mellan personbiltäthet och utbudet av kollektivtrafik i Sveriges kommuner pekar på att trafikslagen i hög grad inte är komplement utan istället är substitut till varandra, se Figur 2.12. Det vill säga, antingen är utbudet av kollektivtrafik god och fordonstätheten låg, eller tvärt om. Ingen större förändring av detta samband har skett de senaste tre åren. Korrelationskoefficienten uppgick 2014 till -0,71. Sedan mätningen började 2012 har koefficienten legat kring -0,70.¹¹ I områden med relativt mycket kollektivtrafik verkar behoven av en backuplösning, ifall en störning skulle uppstå, i form av en personbil inte vara så stor. Och i områden med hög biltäthet har man hittat en individualiserad lösning när en störning förekommer.



Figur 2.12: Antal personbilar ägda av fysiska personer per 1000 invånare, mot kvadratroten av kollektivtrafiktätheten (beräknad som fordonskilometer per km²), per kommun, 2014. Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys fordonsregister och Samtrafikens databas, vecka 40.

¹⁰ Skattning baserad på (SIKA, 2007)

¹¹ Då data från Samtrafiken endast finns tillgängligt från och med 2012 kan jämförelse endast göras mot situationen detta år.

Vid en närmare studie av detta samband per kommungrupp¹² kvarstår det statistiska sambandet dock endast för de tre tätortskommungrupperna¹³ (Trafikanalys, 2014b). För kommunerna klassificerade som landsbygdskommuner finns inget sådant statistiskt säkerställt samband. Detta tyder på att kollektivtrafiken inte fyller samma funktion i alla kommuner. I många fall ses kollektivtrafiken istället som en säkerhetslösning för de tillfällen då man inte kan använda sin bil. Detta förefaller också naturligt då kollektivtrafikens huvudsakliga syfte i många av dessa kommuner är att säkerställa att skolskjutsningen fungerar, och inte främst är ett färdmedel att använda för exempelvis arbetsresor (Trafikanalys, 2011). På längre sikt kan dock stora förändringar för något av trafikslagen, exempelvis en kraftig ökning av bensinpriset alternativt en omfattande förändring av kollektivtrafikutbudet, få stora konsekvenser för invånarnas tillgänglighet i vissa län eller kommungrupper.

En förklaring till detta mönsters bestående och över tid förstärkande utseende är bilparkens utveckling. Antalet personbilar i trafik ökade under förra året med dryg 90 000. Vid årsskiftet 2014/2015 fanns det 4 585 520 personbilar i trafik i Sverige. Det ger en biltäthet i Sverige på 471 personbilar per 1 000 invånare. Störst ökning av antalet personbilar i trafik hade Stockholms län med 2,6 procent följt av Jönköpings, Hallands och Dalarnas län med 2,3 procent. Högst biltäthet har Gotland med 593 personbilar i trafik per tusen invånare, medan den var lägst i Stockholms län med 393 personbilar per tusen invånare, se (Trafikanalys, 2015a). Utbudet av kollektivtrafik har också ökat över tid. Ökningen har dock inte varit tillräcklig för att minska det bilberoende som observeras.

¹² Tillväxtanalys kommungruppsindelning för regionala analyser. <http://www.tillvaxtanalys.se/sv/om-oss/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/regional-tillvaxt/2014-05-08-ny-indelning-for-kommuner-i-ett--stad-och-land---perspektiv.html>

¹³ Täta kommuner avlägset belägna; Täta kommuner nära en större stad; och Storstadskommuner.

3 Bekvämlighet

”Resenären behöver känna att resealternativet är bekvämt för att det ska bli attraktivt och utnyttjas. Det räcker inte att exempelvis resan med buss eller cykel i det enskilda fallet är ett klimatsmart alternativ om den, i jämförelse med andra alternativ, samtidigt innebär en väsentlig uppoffring i form av dålig komfort genom alltför låg standard eller bristfällig synkronisering vid bytesplatser under resans gång.” (Prop. 2008/09:93, 2009).

Vägtrafik

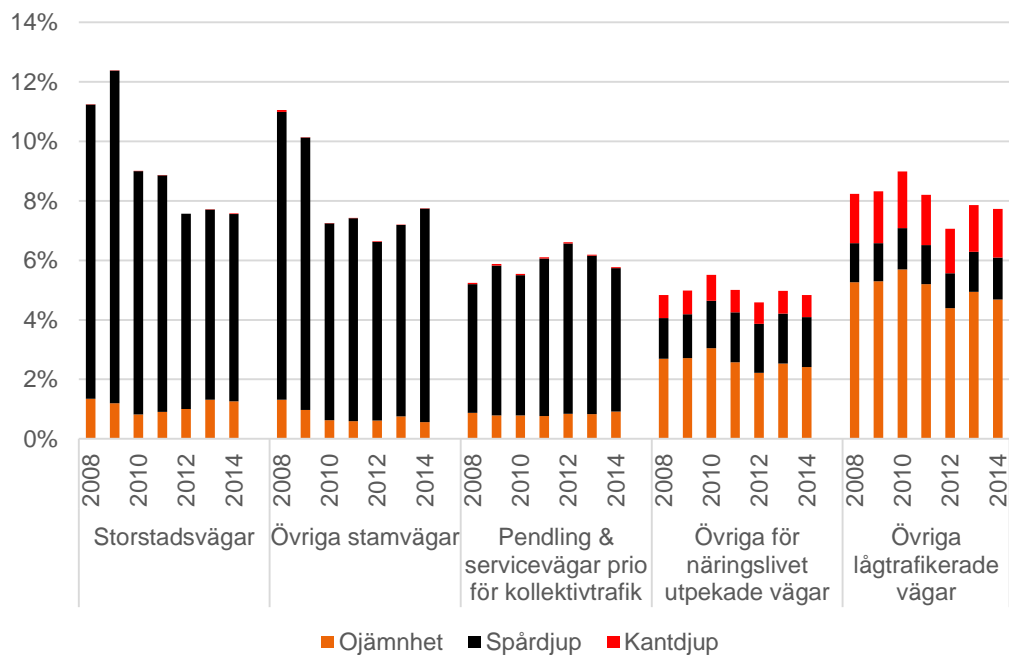
Att mäta vägytans jämnhet är ett sätt att bedöma en vägs kvalitet, vilket görs kontinuerligt av Trafikverket. Syftet med dessa mätningar är att hitta avvikelser från en uppsatt målnivå, en så kallad underhållsstandard¹⁴ för ojämnheter, spårighet och kantdjup (Trafikverket, 2012b). Andelen väg som inte uppfyller den uppsatta standarden har minskat något, från 5,8 procent 2013 till 5,6 procent 2014 (Trafikverket, 2015e). Den genomsnittliga avvikelsen för hela det statliga vägnätet vad gäller ojämnheter respektive spårighet är knappt 3 procent vardera.

Landsbygds kommunernas¹⁵ vägnät avviker från underhållsstandard framförallt i termer av ojämnheter, medan tätortskommunerna har större avvikelser när det gäller spårighet vilket förklaras av ett stort slitage på vägtypen pendlingsvägar. Avvikelser i kilometer för de sex kommuntyperna är relativt jämnt fördelat, även om tätorter nära en större stad sticker ut i negativ bemärkelse (Trafikanalys, 2014b).

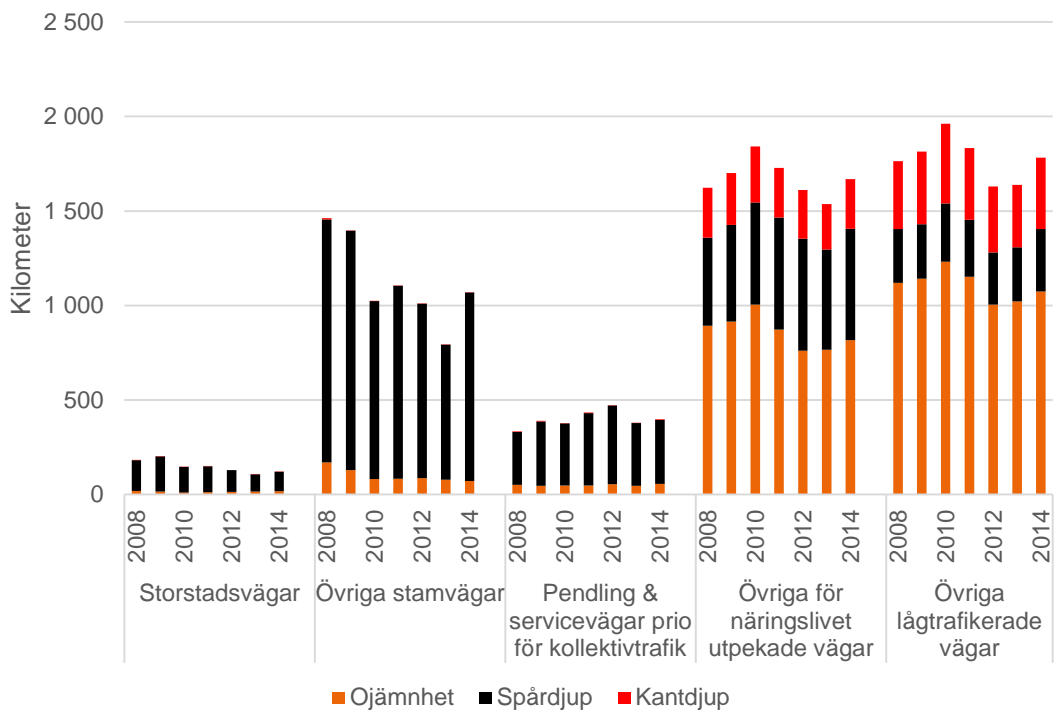
Fördelningen av avvikelserna varierar också per vägtyp, se Figur 3.1. Störst problem, sett som andel av väglängden, har storstadsvägnätet, övriga vägar samt pendlingsvägarna med spår- och kantdjup. Vägar som har klassats som viktiga för näringslivet och det lågtrafikerade vägnätet har istället problem med ojämnheter och kantdjup. Störst brister sett till antal kilometer (Figur 3.2) finns i de två senare vägtyperna tillsammans med typen övriga stamvägar. Övriga stamvägar är också den vägtyp som det senaste året ökat andelen avvikelse i förhållande till den uppsatta underhållsstandard.

¹⁴ Kraven i underhållsstandard varierar beroende på trafikklasser (mängd trafik per dygn) och skyltad hastighet. Det vill säga, på vägar med högre hastighet och större trafikmängd ställs hårdare krav på jämnhet, spår och kantdjup. Om vägens tillstånd överskrider standarden bör underhållsåtgärder sättas in.

¹⁵ Kommungruppsindelningen är hämtad från Tillväxtanalys kommungruppsindelning för regionala analyser <http://www.tillvaxtanalys.se/sv/om-oss/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/regional-tillvaxt/2014-05-08-ny-indelning-for-kommuner-i-ett--stad-och-land---perspektiv.html>



Figur 3.1: Andel väg, per vägtyp, som avviker från fastställd underhållsstandard med avseende på ojämnhet (IRI), spårdjup och kantdjup, 2008–2014.
Källa: (Trafikverket, 2015e)



Figur 3.2: Vägnetets längd (km), per vägtyp, som avviker från fastställd underhållsstandard med avseende på ojämnhet (IRI), spårdjup och kantdjup, 2008–2014.
Källa: (Trafikverket, 2015e)

Järnväg

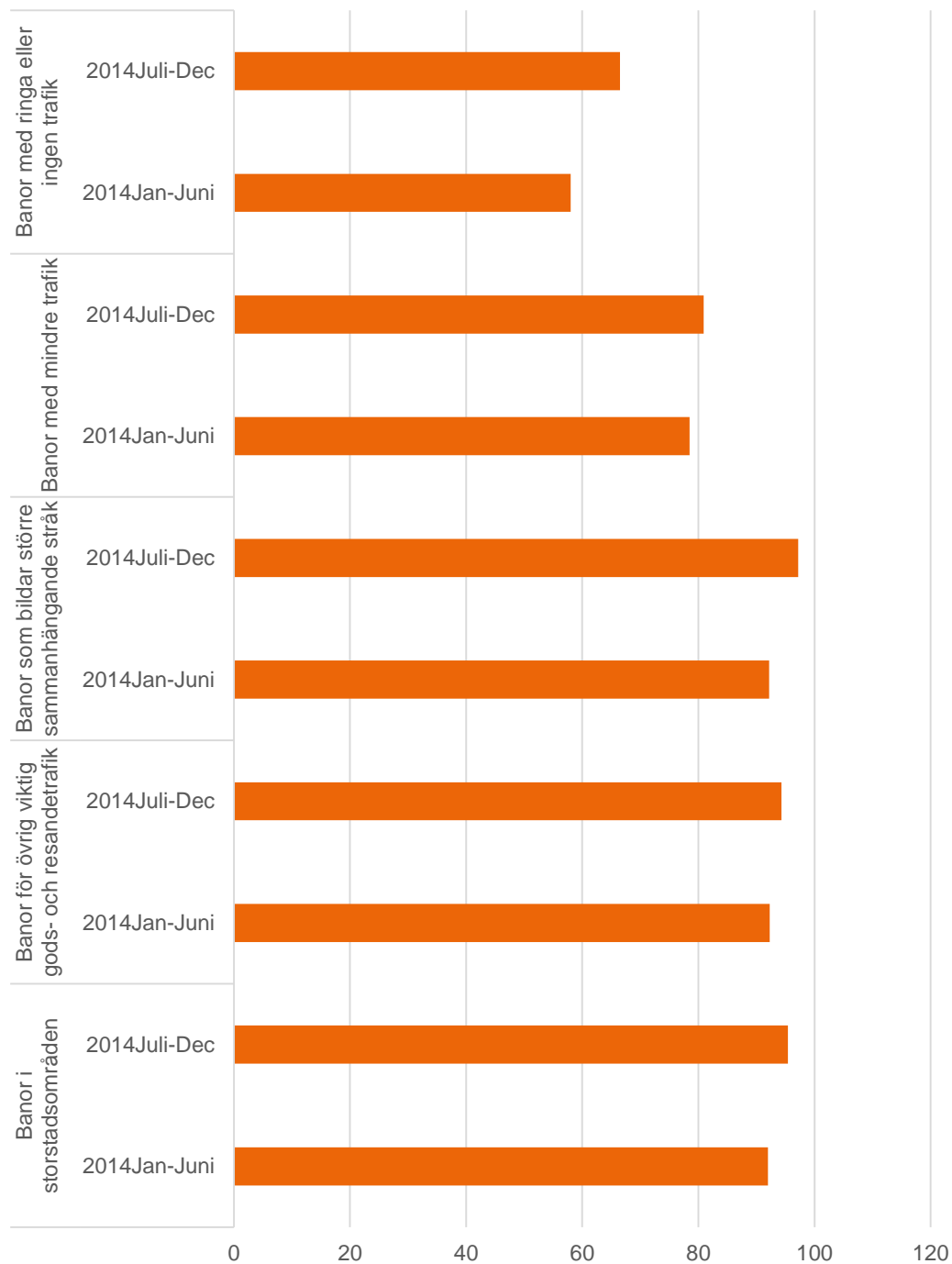
Någon parallell mätning av järnvägsnätets avvikelse från underhållsstandard finns ännu inte. Trafikverket nämner (Trafikverket, 2015a) att det är många parametrar som tillsammans beskriver järnvägsanläggningens tillstånd, och att det ständigt pågår en utveckling av dessa parametrar för att kunna göra en sådan helhetsbedömning av anläggningen. I väntan på denna helhetsbedömning används de kontroller av det relativa spårläget som utförs för att kontrollera spårets ojämnheter och läge i förhållande till det ideala relativa läget. Från och med 2014 gäller en ny föreskrift om krav på spårläge vid byggande och underhåll av järnväg.¹⁶ Mindre spårlägesfel kan resultera i komfortstörningar för passagerarna. Ett dåligt spårläge medför dessutom alltid risk för stora spårbelastningar, vilket accelererar nedbrytningen av spåret. Större spårlägesfel kan, beroende på storlek och form, i ytterlighetsfall innebära risk för urspårning. Nedan redovisas det antal anmärkningar vad gäller spårläget som rapporterats in under 2014 för två kravnivåer: underhållsgräns 2 (UH2)¹⁷ och akut.

Antalet UH2-fel, det vill säga antalet rapporterade fel som översteg en viss kravnivå 2014 var knappt 73 000 stycken. Antalet rapporterade akuta men ej urspårningsfarliga fel uppgick till 4 770 stycken. De akuta urspårningsfarliga felen uppgick till 1 377 stycken. I (Trafikverket, 2015a) redovisas uppgifter om antalet anmälda fel (vilka typer av fel det rör sig om framgår inte) per spårkilometer per bantyp. Antal rapporterade fel är störst på storstadsnätet, med knappt 11 fel per km. Större sammanhängande stråk och banor för övrig viktig gods- och resandetraffic har ungefär 4 rapporterade fel per kilometer. Drygt 2 fel per kilometer anmäls för banor med mindre trafik, och 1 fel per kilometer för banor med ringa eller ingen trafik. Mönstret är svagt växande över tid. Trafikverket anger dock att ökningen av antalet anmälda fel till viss del förklaras av ändrade rapporteringsrutiner.

Utifrån mätningarna av spårläget är det från och med 2014 också möjligt att beräkna ett så kallat QS-tal, för att erhålla en sammanvägd bild av spårläget på längre sträckor. QS-talet ersätter det i tidigare målföljningsrapporter rapporterade Q-talet. I Figur 3.3 redovisas QS-talet halvårsvis för 2014 per bantyp. Avvikelser från optimalt spårläge resulterar i ett lägre QS-tal än det teoretiska maxvärdet 150. Banorna i storstadsområdena, de som bildar större sammanhängande stråk samt är viktiga för gods- och resandetraffic har genomgående ett bättre spårläge än de två övriga bantyperna.

¹⁶ Denna ersätter med andra ord den indelningen som tidigare fanns för rapportering av så kallade C-fel och urspårningsfarliga fel, se (Trafikanalys, 2014c). Jämförelse bakåt i tiden försvåras av en ändrad spårlägesnorm med justerade gränsvärden och definitioner, dels på grund av kraftiga förbättringar i kvaliteten av mätdata, (Trafikverket, 2015d).

¹⁷ Spårlägesfel ska åtgärdas innan de når denna nivå. Vid uppmätta fel som ligger över UH2, mellan gränsvärdena för UH2 och AKUT, ska omedelbar planering av åtgärd ske och avhjälpande åtgärd ska ske utan onödigt dröjsmål. AKUT är en gräns för omedelbar åtgärd: Åtgärd som hastighetsnedsättning eller stopp för trafiken ska införas. (Trafikverket, 2014a)

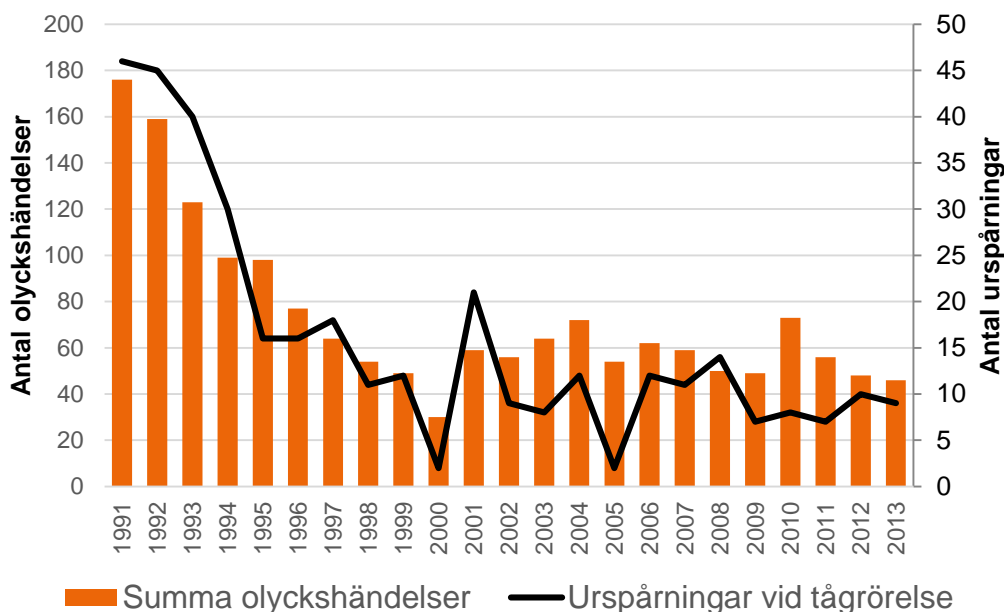


Figur 3.3: QS-talet per bantyp 2014.

Källa: (Trafikverket, 2015d).

Anm: QS-talet beskriver hur väl spårets faktiska position överensstämmer med det ideala. QS-talet kan teoretiskt bli högst 150, men kan även bli negativt.

Trots att antalet rapporterade fel alltså tenderar att öka över tid och att många spårlägesfel klassas som akuta, så har det inte lett till att antalet olyckshändelser och urspårningar vid tågrörelse över tid har ökat. Utvecklingen de senaste åren varit relativt stabil, se Figur 3.4.



Figur 3.4: Summa antal olyckor och urspårningar vid tågrörelse 1991–2013.
Källa: (Trafikanalys, 2014a)

I redovisningen ovan har kvaliteten på medborgarnas resor mätts objektivt. Denna redovisning kan kompletteras med ett urval av de resenärsundersökningar som varje år genomförs av olika aktörer för att ge en övergripande bild av hur resenärerna upplever transportsystemets kvalitet. Enligt Trafikverkets undersökning Trafikinformation järnväg¹⁸ uppger ungefär två tredjedelar att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen som gavs i väntsal, perrong eller ombord på tåget vid normala förhållanden (Trafikverket, 2015c). Nöjdheten sjunker vid stort läge, då fyra av tio är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen. Vid ett stort driftläge är också ungefär 30 procent missnöjda eller mycket missnöjda.¹⁹ Inga större förändringar har skett jämfört med 2013.

Trafikverket genomför vidare en annan undersökning²⁰ där resenärer får uppge hur nöjda de är med den trafikinformation som Trafikverket förmedlar när en störning i järnväg respektive väg inträffar för att kunna fatta beslut om sin fortsatta resa, samt hur framkomligheten påverkats vid vägarbeten för arbetspendlare (Trafikverket, 2014e). Eftersom undersökningen endast genomförs vartannat år finns inga nya uppgifter att tillgå för 2014. Kundnöjdheten enligt denna undersökning för järnväg 2013 var i genomsnitt 57 procent. Kundnöjdheten rörande Trafikverkets trafikinformation för väg, liksom vid vägarbeten ligger strax över 60 procent 2013. En mer detaljerad redovisning av denna undersökning uppdelad på kön och region finns i (Trafikanalys, 2014c).

¹⁸ Tidigare benämnd Resenärsrespons.

¹⁹ Frågorna berör hur tillgänglig, snabb, tydlig och användbar informationen är. Populationen utgörs av tågresenärer i Sverige, som reser med tåg åtminstone en gång i månaden. Ett övergripande index innehåller uppgifter om nöjdhet vid ett stort respektive normalt driftläge. Resenären besvarar frågan: Hur nöjd var du totalt när det gäller trafikinformationen du fick i VÄNTSAL och PERRONG, respektive OMBORD vid din senaste tågresan? Anm: Totalt = sammanvägning av Tillgänglighet information, Snabbhet i information, Tydlighet i information samt Användbarheten av information.

²⁰ Kundmål, f.d. Löftesmätning.

Luffart

Swedavia mäter kontinuerligt kundnöjdheten hos avresande resenärer på de statliga flygplatserna. En mätning gentemot resenärerna bedöms spegla helhetsupplevelsen av flygplatsernas funktion. Detta inkluderar till exempel upplevd servicenivå och tider vid incheckning, säkerhetskontroll och transfer samt informationstjänster, hantering av eventuella förseningar samt utbud och tillgång till affärer, restauranger och parkering etc.²¹ Utfallet för åren 2010, 2011 och 2012 blev 68 % nöjda resenärer (Swedavia, 2013). Kundnöjdheten har därefter ökat de två senaste åren vilket resulterade i ett NKI på 75 år 2014 (Tabell 3.1).

Tabell 3.1: Resenärers kundnöjdhet på Swedavias flygplatser 2012–2014

Flygplats	2012	2013	2014	Förändring 2014-2013
Stockholm Arlanda Airport	68	73	75	+2
Göteborg Landvetter Airport	67	79	80	+1
Bromma Stockholm Airport	61	64	68	+4
Malmö Airport	67	76	71	-5
Luleå Airport	73	64	85	+21
Umeå Airport	70	68	78	+10
Åre Östersund Airport	85	88	89	+1
Visby Airport	74	81	86	+5
Kiruna Airport	66	66	76	+10
Ronneby Airport	74	78	82	+4
Swedavia, totalt	68	73	75	+2

Källa: (Swedavia, 2014, 2015)

Anm: Resultatet avser Q1-Q4 för respektive kalenderår för Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Bromma Stockholm Airport. Resultatet för Regionala flygplatser avser Q4 2013-Q3 2014 för 2014, Q4 2012-Q3 2013 för 2013 och Q4 2011-Q3 2012 för 2012. Swedavias sammanlagda resultat är det sammanvägda resultatet av Q1-Q4 för Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Bromma Stockholm Airport samt Q4-Q3 för Regionala flygplatser, där vägningen görs utifrån varje flygplats passagerarvolym.

Majoriteten av flygplatserna bidrar till uppgången genom en positiv kundnöjdhetsutveckling. Den största förändringen har skett på Luleå Airport där nöjdheten ökade med 21 procentenheter. Även på Umeå Airport och Kiruna Airport skedde stora positiva förändringar med 10 procentenheter vardera. På Malmö Airport sjönk kundnöjdheten med 5 procentenheter. Skillnaden i nöjdhet mellan affärs- och privatresenärer är fortsatt stor på Swedavias flygplatser, med en högre nöjdhet bland privatresande än bland affärsresande (Swedavia, 2015)

²¹ Resenärernas upplevelse mäts från och med 2010 på alla Swedavias flygplatser enligt en internationell standard från ACI (Airports Council International). Målet för ASQ 2015 är satt till ett NKI på 80.

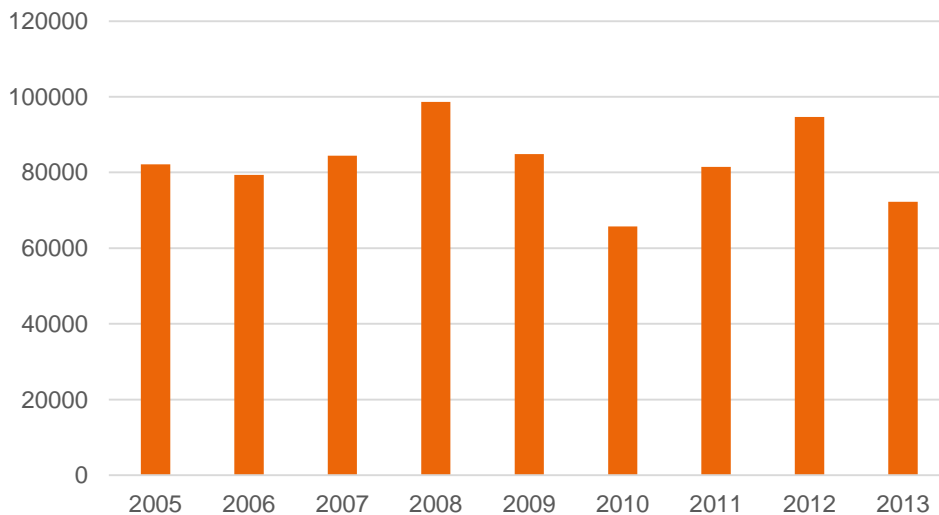
4 Trygghet

I propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93, 2009) framgår att ”trygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk. Det skiljer sig från begreppet säkerhet²² genom att det är den subjektiva upplevelsen som är central, inte den objektiva risken. Även när den objektiva risken är liten är det väsentligt att reducera upplevelsen för resenären av att befinna sig i en riskfylld situation.”

Objektiv trygghet

När det gäller den objektiva delen av trygghetsbegreppet kan den sägas omfatta de som faktiskt blivit utsatta för någon typ av brott. På transportområdet bör en sådan avgränsning göras till vistelser i eller i närområdet av kollektivtrafiken, samt stölder relaterade till fordon.

Det uppskattade antalet händelser av brott mot enskild person (hot, personrån, misshandel och sexualbrott) för befolkningsgruppen 16–79 år har de senaste åren legat mellan 1,3 och 1,5 miljoner per år. 2013 skedde nästan en fördubbling av sexualbrotten vilket medförde att antalet händelser uppskattades till drygt 1,8 miljoner. Trots denna ökning av det totala antal brott har antalet brott som sker på allmän kommunikation, det vill säga exempelvis ombord på en buss eller kring en järnvägsstation minskat 2013 jämfört med de två föregående åren till 72 300 vilket motsvarar 4 procent av fallen. Det är även lägre än 2009 års nivå som uppgick till 84 800 eller 5,5 procent av det totala antalet brott.



Figur 4.1: Utsatthet i befolkningen (16–79 år) för olika typer av våldsbrotten (hot, personrån, misshandel och sexualbrott) mot enskild person som skett på allmän kommunikation (exempelvis buss, tåg eller station). Skattat antal händelser, 2005–2013.

Källa: (BRÅ, 2013), (BRÅ, 2014a), (BRÅ, 2014b), (BRÅ, 2015a) samt (BRÅ, 2015b)

²² För att undvika missförstånd och sammanblandning av begreppen trygghet och säkerhet görs uppdelningen att när det gäller subjektiv risk för trafikskaderelaterat våld hänförs detta till säkerhet medan subjektiv risk för icke-olycksrelaterat våld hanteras under benämningen trygghet. I måluppföljningen avhandlas säkerhetsaspekterna under hänsynsmålet.

Fordonsrelaterade brott (bilstöld, stöld ur eller från fordon och cykelstöld) är ett annat trygghetsrelaterat brott. Andelen hushåll som utsätts för fordonsrelaterade brott minskar långsamt över tid, se Tabell 4.1. Trots denna nedgående trend, utsätts varje år nästan vart 20:e hushåll för cykelstöld.

Tabell 4.1: Andel utsatta hushåll i befolkningen (16–79 år) för olika typer av brott mot egendom, i procent, 2006–2013.

Andel utsatta hushåll i procent								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bilstöld	0,9	0,8	0,7	0,5	0,6	0,4	0,4	0,4
Stöld ur/från fordon	5,0	1,4	3,7	3,5	2,8	3,1	2,6	2,8
Cykelstöld	6,9	7,1	6,9	6,9	6,5	6,7	5,9	6,2

Källa: (BRÅ, 2013, 2014a), (BRÅ, 2015a)

Personer som bor i flerfamiljshus uppger i större utsträckning än boende i småhus att deras hushåll har blivit utsatt för bilstöld (0,6 jämfört med 0,2 %). När det gäller utsatthet för stöld ur eller från fordon är det en relativt liten skillnad mellan bostadstyperna (2,9 % bland boende i småhus och 2,6 % bland boende i flerfamiljshus). Personer som bor i flerfamiljshus uppger i större utsträckning att deras hushåll har blivit utsatt för cykelstöld (7,7 %) jämfört med dem som bor i småhus (4,6 %). Hushåll med barn utsätts i störst utsträckning för cykelstölder, i synnerhet hushåll som består av ensamstående med barn, där 9,8 procent uppges vara utsatta. Detta kan jämföras med gruppen sammanboende utan barn, där andelen är 4,9 procent. Resultatet kan till viss del förklaras av att hushåll med barn generellt äger fler cyklar per hushåll, vilket ökar risken för cykelstöld.

Utsatthet för fordonsrelaterade brott varierar efter boendeortens urbaniseringsgrad. Personer som bor i storstadsregionerna uppger i större utsträckning att deras hushåll har blivit utsatt för stöld ur eller från fordon (3,8 %) jämfört med boende i andra större städer (2,1 %) och boende i småstäder eller på landsbygden (2,2 %). När det gäller bilstöld uppger boende i storstadsregioner och andra större städer utsatthet i större utsträckning än boende i mindre städer eller på landsbygden (0,5 respektive 0,4 jämfört med 0,2 %). Utsattheten för cykelstöld är högst i storstadsregionerna (6,8 %) och i andra större städer (7,4 %) och lägst i mindre städer och på landsbygden (3,5 %).

Den vanligaste geografiska platsen för fordonsrelaterade brott uppges vara det egna bostadsområdet; mellan 52 och 55 procent av bilstölderna eller stöld ur eller från ett fordon uppges ha skett där. Ungefär 65 procent av cykelstölderna sker på allmän plats.

Subjektiv trygghet

72 procent av samtliga resenärer uppger att de känner sig trygga i kollektivtrafiken, en liten ökning jämfört med de tre senaste åren, se Tabell 4.2.

Tabell 4.2: Andel trygga resenärer i kollektivtrafiken²³

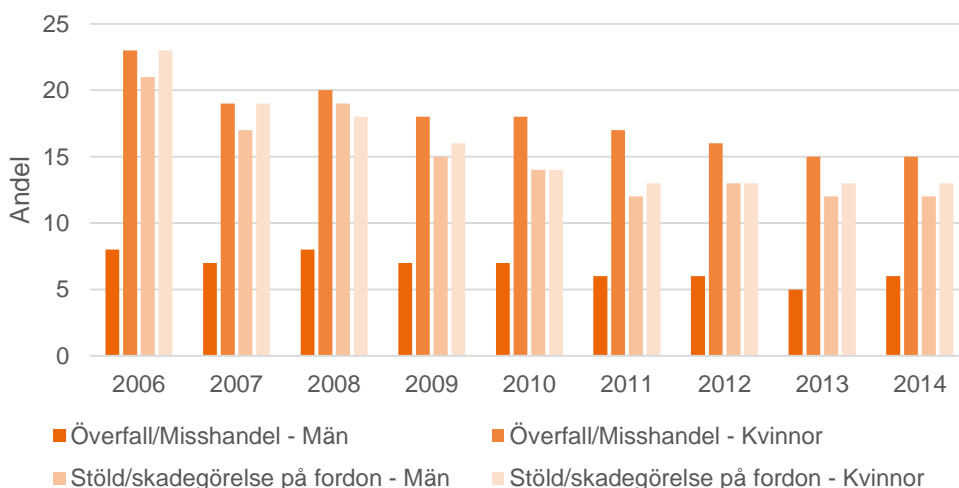
År	Samtliga	Kvinnor	Män	Regionaltrafik	Stadstrafik
2011	70	68	71	70	69
2012	69	68	71	70	69
2013	70	69	71	70	69
2014	72	71	73	72	72

Källa: (Svensk Kollektivtrafik, 2013, 2014, 2015)

Det finns även skillnader i attityder relaterade till trafiksäkerhet mellan kvinnor och män, vilket bl. a. framgår av Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät 2014 (Trafikverket, 2014b). Ungefär två tredjedelar av kvinnorna och hälften av männen upplever att trafiken blivit mer riskfylld.

En stor majoritet, 85 procent, av befolkningen mellan 16 och 79 år uppger att de känner sig *ganska eller mycket trygga* när de går ut ensamma sent en kväll i sitt eget bostadsområde under 2014. Det är samma nivå som både 2012 och 2013, men en förbättring från 2006 då andelen var 79 procent. Ur ett "hela resan-perspektiv" torde detta spela en helt avgörande roll för den tillgänglighet som personerna har under större delen av dagen. Fördelningen mellan män och kvinnor är dock ojämn. Av kvinnorna uppger 24 procent att de känner sig *mycket/ganska otrygga alternativt så pass otrygga att de väljer att inte gå ut sent på kvällen*. För männen är motsvarande andel 6 procent. Ingen förändring har skett sedan 2013.

Ungefär 12 procent av befolkningen känner oro över att hushållets fordon ska bli stulet eller utsatt för skadegörelse, 12 procent för män och 13 procent för kvinnor. Oro för överfall/miss-handel finns bland 10 procent av befolkningen. Här är oron betydligt större bland kvinnor, 15 procent och 6 procent bland män. Andelen personer som oroar sig för fordonsrelaterade brott har minskat påtagligt sedan 2006 för både män och kvinnor. Oron för överfall/misshandel har också minskat något, se Figur 4.2.



Figur 4.2: Ganska eller mycket ofta orolig för att utsättas för Överfall/misshandel respektive Stöld/skadegörelse på fordon 2006–2014. Andel i procent för respektive grupp i befolkningen. Källa: (BRÅ, 2014a, 2015a)

²³ Respondenten får besvara påståendet: "Det känns tryggt att resan med [bolaget]"

Otrygghet och oro för att utsättas för brott kan få olika konsekvenser, för en del kan otryggheten vara direkt begränsande i tillvaron. Sju av tio uppger att de inte ändrat sitt beteende på grund av otrygghet och svarar nej på frågan om de någon gång under det senaste året valt en annan väg eller annat färdssätt till följd av oro för brott. Nästan en av tio uppger att de någon gång avstått från en aktivitet till följd av denna oro och ungefär lika stor andel uppger att deras livskvalitet påverkats till följd av otryggheten.

5 Avslutande analys

Det finns under 2014 såväl positiva som negativa utvecklingstendenser för medborgarnas resor. Den sammantagna bedömningen är dock att utvecklingen under 2014 varit huvudsakligen konstant. Det vill säga, tillståndet har varken förbättrats eller försämrats i någon tydlig riktning.

När det gäller tillförlitligheten har punktligheten för persontåg i järnvägssystemet förbättrats marginellt jämfört med föregående år. Tillförlitligheten i vägtrafiken, mätt som längden i totalstoppen på det statliga vägnätet fortsätter att förbättras, medan hastighets- och trängselindex pekar på en någorlunda konstant utvecklingskurva. När det gäller tillförlitligheten för sjö- och luftfart är läget fortsatt gott.

Bekvämlighet i termer av vägytans tillstånd pekar på en viss förbättring i år jämfört med förra året. Dock finns det fortsatt omfattande problem framförallt vad gäller spårighet på storstadsvägar, övriga stamvägar samt pendlings- och servicevägar prioriterade för kollektivtrafik. Ojämnhet och kantdjup är problematiskt på resterande vägnät. På liknande sätt har spårslaget på järnvägen betydelse för komforten och i värsta fall även för huruvida ett tåg riskerar att spåra ur. Trots att antalet rapporterade fel tenderar att öka över tid och att många spårslagesfel klassas som akuta, så har det inte lett till att antalet olyckshändelser och urspårningar vid tågrörelse över tid har ökat.

Bedömningen från resenärer av information vid störning i väg- och järnväg pekar inte heller på någon större förändring det senaste året – låt vara från en redan relativt låg nöjdhet. Swedavias flygresenärer visar på en ökad kundnöjdhet, dock fortsatt en bit under målnivån för 2015. Tryggheten bland resenärer och personer som vistats i trafikmiljöer visar på en relativt konstant utveckling. Inte heller stölder av eller ur fordon har förändrats speciellt mycket över tid.

Hur bra bedömningen av transportsystemets tillstånd och utveckling blir vilar tungt på underlagets kvalitet och täckning. På ett övergripande plan är det Trafikanalys bedömning att det idag är möjligt att, utifrån de data som redovisats ovan, få en översiktlig bild av tillståndet för medborgarnas resor. För en del mått/indikatorer är det möjligt att följa utvecklingen över ett antal år bakåt i tiden, medan det i andra fall nyss har påbörjats mätningar. Det kan också vara så att mätningar genomförs med olika kvalitet över tid eller att definitioner ändrats vilket försvårar uppföljningen men som torde bli bättre framöver i takt med att uppföljningen så att säga formaliseras med ständigt återkommande mått.

För vissa aspekter finns det också luckor som det finns anledning att försöka täppa igen. En sådan brist som observerats är punktlighetsstatistik för järnväg. Här pågår ett arbete att säkerställa kvaliteten på data och göra den till officiell statistik (Trafikanalys, 2015b). För att vara i enlighet med preciseringens formulering bör inriktningen först och främst vara att inrikta arbetet på att mäta punktlighet ur ett konsument- eller resenärsperspektiv och i andra hand ur ett produktionsperspektiv. Att på ett bra sätt även kunna fånga trängsel och osäkerhet i framkomlighet i vägtrafiken kräver mer information än vad som presenterades i index över hastighet och trängsel. Ett mått som på ett systematiskt sätt kan redovisa restidsosäkerhet, det vill säga hur mycket hastigheten på en väg eller ett område varierar från en dag till en

annan eller under olika förhållanden, vore att föredra. Det vore även bra med ett större fokus på luft- och sjöfart, inte minst ur ett tillförlitlighetsperspektiv.

Uppföljningens kvalitet påverkas dessutom av hur väl målbilden är definierad. Preciseringsen som avser medborgarnas resor har idag inte någon specificerad målnivå. Målet är istället uttryckt som en önskan om en förbättring av tillståndet. En del av arbetet framöver bör därför också inriktas mot att exempelvis definiera mål för tillförlitlighet, bekvämlighet och trygghet. Optimalt vore om det gick att göra det på ett samlat sätt, men sannolikt är det mer realistiskt att definiera målnivåer vid en viss tidpunkt för de olika måtten exempelvis för punktlighet, kännbarhet och andelen utsatta för våldsbrott i samband en resa.

6 Källförteckning

- BRÅ. (2013). NTU 2012. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- BRÅ. (2014a). NTU 2013. Om utsatthet, otrygghet och förtroende. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- BRÅ. (2014b). Underlag till Trafikanalys, handling #40 i ärende Utr 2013/35.
- BRÅ. (2015a). Nationella trygghetsundersökningen 2014. Om utsatthet, otrygghet och förtroende.
- BRÅ. (2015b). Underlag till Trafikanalys, handling #108 i ärende 2013/35. Stockholm: BRÅ.
- Luffartsverket. (2011). Årsredovisning 2010. Norrköping: Luffartsverket (LFV).
- Luffartsverket. (2012). Årsredovisning 2011. Norrköping: Luffartsverket (LFV).
- Luffartsverket. (2013). Årsredovisning 2012. Norrköping: Luffartsverket.
- Luffartsverket. (2014). Årsredovisning 2013. Norrköping: Luffartsverket (LFV).
- Luffartsverket. (2015). Årsredovisning 2014. Norrköping: Luffartsverket (LFV).
- Prop. 2008/09:93. (2009). *Mål för framtidens resor och transporter*. (Prop. 2008/09:93). Stockholm: Regeringen Retrieved from <http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/05/b869ed9c.pdf>.
- SIKA. (2007). RES 2005-06. Den nationella resvaneundersökningen. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys.
- Sjöfartsverket. (2011). Sektorsredovisning 2010. Norrköping.
- Sjöfartsverket. (2012). Årsredovisning 2011. Norrköping.
- Sjöfartsverket. (2013) Årsredovisning 2012. Norrköping: Sjöfartsverket.
- Sjöfartsverket. (2014). Årsredovisning 2013. Norrköping.
- Sjöfartsverket. (2015). Årsredovisning 2014. Norrköping.
- Swedavia. (2013). Årsredovisning 2012. Stockholm - Arlanda: Swedavia.
- Swedavia. (2014). Underlag till Trafikanalys, handling #47 i ärende Utr 2013/35.
- Swedavia. (2015). Underlag till Trafikanalys, handling #116 i ärende Utr 2013/35.
- Svensk Kollektivtrafik. (2013). Årsrapport 2012. Kollektivtrafikbarometern. Stockholm: Svensk Kollektivtrafik.
- Svensk kollektivtrafik. (2014). Årsrapport 2013. Kollektivtrafikbarometern. Stockholm.
- Svensk Kollektivtrafik. (2015). Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2014.
- Trafikanalys. (2011). Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2014a). Olyckshändelser vid järnvägsdrift. from Trafikanalys <http://trafa.se/PageDocuments/Olycksh%c3%a4ndelser%20vid%20j%c3%a4rnvc%c3%a4gdrift%201991-2013.xlsx>
- Trafikanalys. (2014b). Skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar.
- Trafikanalys. (2014c). Uppföljning av de transportpolitiska målen.
- Trafikanalys. (2015a). Antalet personbilar i trafik fortsätter att öka [Press release]. Retrieved from <http://www.trafa.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2015-02-06-Antalet-personbilar-i-trafik-fortsatter-att-oka/>
- Trafikanalys. (2015b). Punktlighet på järnväg - en blivande del av Sveriges officiella statistik?
- Trafikanalys. (2015c). Uppföljning av de transportpolitiska målen. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikverket. (2011). Trafikverkets årsredovisning 2010. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2012a). Trafikverkets årsredovisning 2011. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2012b). Underhållstandard belagd väg 2011. Borlänge.
- Trafikverket. (2012c). Underlag till Trafikanalys, handling #97 i ärende 2010/37. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2013a). Trafikverkets årsredovisning 2012. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2013b). Underlag till Trafikanalys, handling #176 i ärende 2010/37. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2014a). Banöverbyggnad - Spårläge - krav vid byggande och underhåll. Borlänge.
- Trafikverket. (2014b). Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2014.
- Trafikverket. (2014c). Trafikverkets årsredovisning 2013. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2014d). Underlag till Trafikanalys, handling #52 i ärende 2013/35. Borlänge: Trafikverket.

- Trafikverket. (2014e). Underlag till Trafikanalys, handling #53 i ärende 2013/35. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2014f). *Underlag till Trafikanalys. Handling #2 i ärende Utr 2013/35.*
- Trafikverket. (2015a). Trafikverkets årsredovisning 2014. Borlänge.
- Trafikverket. (2015b). Underlag till Trafikanalys, handling #97 i ärende 2013/35. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2015c). Underlag till Trafikanalys, handling #104 i ärende 2013/35. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2015d). Underlag till Trafikanalys, handling #114 i ärende 2013/35. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2015e). Underlag till Trafikanalys, handling #115 i ärende 2013/35. Borlänge: Trafikverket.
- Wigren, A., Tirfing, S., & Källberg, T. (2014). Internationell benchmarking. In Kontigo AB (Ed.). Stockholm.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.