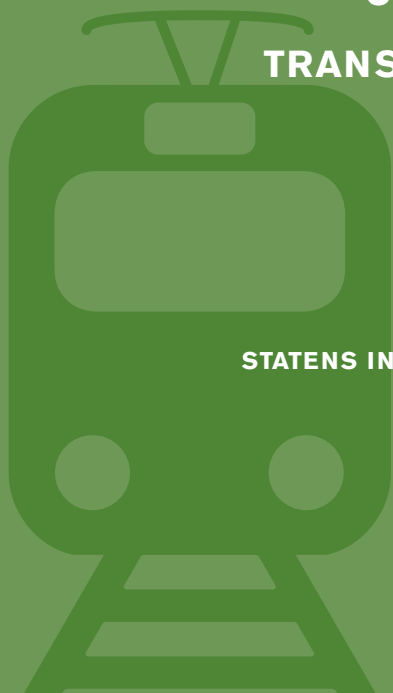




**UPPFÖLJNING AV DE
TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN**

MAJ 2002

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS



**UPPFÖLJNING AV DE
TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN**

MAJ 2002

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS

INNEHÅLL

De transportpolitiska målen	4
Hur uppfylls målen?	5
Tillgänglighet och regional utveckling	6
Transportkvalitet	7
Trafiksäkerhet	8
Miljö	9
Ekonomiska utvecklingen avgörande	11
Resandet: Över 90 procent på väg	13
Godstransporter: Lastbilen dominerar	15

Uppföljning av de transportpolitiska målen. Maj 2002

Statens institut för kommunikationsanalys

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: Fälth & Hässler, Värnamo 2002

ISBN 91-89586-17-4

FÖRORD

SIKA har sedan år 1999 haft regeringens uppdrag att sammanställa en årlig rapport om hur de transportpolitiska målen uppfylls.

Årets uppföljning visar att utvecklingen när det gäller trafiksäkerheten fortfarande går stick i stäv mot målen. På miljöområdet är det problem med utsläppen av koldioxid och deras klimatpåverkan, medan utvecklingen går åt rätt håll för övriga utsläppsmål. När det gäller transportkvaliteten är förseningarna i järnvägstrafiken anmärkningsvärda. För tillgängligheten och den regionala utvecklingen kan man notera att restiderna på vägnätet blivit längre och att tillgängligheten med flyg har försämrats.

Denna skrift är en sammanfattning av SIKAs Rapport 2002:3 Uppföljning av de transportpolitiska målen. Maj 2002. Den bygger på underlag i form av årsredovisningar, sektorsrapporter etc. från trafikverken, dvs. Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Rikstrafiken, Glesbygdsverket och SIKAs har också gjort särskilda analyser om tillgänglighet och regional utveckling.

Denna rapport, liksom annat material från SIKAs, finns tillgängligt på webbplatsen www.sika-institute.se.

Stockholm i juni 2002

Staffan Widlert
Direktör

DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

Våren 1998 beslutade riksdagen om de transportpolitiska mål som gäller i dag. Målen är utformade som ett övergripande portalmål med ett antal delmål för olika områden. I december 2001 kompletterades målen, bl.a. med ett nytt delmål om jämställdhet. För några av delmålen finns preciserade och tidsbestämda etappmål (för transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö).

SIKA har regeringens uppdrag att sammanställa en årsrapport om hur de transportpolitiska målen uppfylls. I denna rapport redovisas i vilken mån vi närmar oss målen och hur den fortsatta utvecklingen förväntas bli. I årets rapport redovisas inte delmålet om jämställdhet, eftersom det kom till först i slutet av 2001. SIKA har gjort motsvarande redovisningar sedan år 1999.

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

* **Ett tillgängligt transportsystem**

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

god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten och andra naturresurser ska främjas.

* **En hög transportkvalitet**

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

* **En positiv 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.

* **En säker trafik**

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

* **Ett jämställt transportsystem**

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

* **En god miljö**

Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en

HUR UPPFYLLS MÅLEN?

Årets uppföljning visar att utvecklingen inom områdena trafiksäkerhet och transporternas klimatpåverkan genom koldioxidutsläppen fortfarande är negativ och går stick i stäv med målen. Positivt är dock att utvecklingen går åt rätt håll för övriga luftföroreningar. När det gäller transportkvaliteten är förseningarna i järnvägstrafiken anmärkningsvärda. För tillgängligheten och den regionala utvecklingen

kan man notera att restiderna på vägnätet är längre och att tillgängligheten med flyg har försämrats.

Så här går utvecklingen i förhållande till målen		
Delmål	Utveckling mot långsiktig delmål under 2001	Uppfylls etappmål med fattade beslut?
Tillgänglighet	Osäkert	–
Transportkvalitet	Ja	Nej
Trafiksäkerhet	Vägar: Nej Övriga trafikslag: Osäkert	Nej
Miljö		
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Nej
Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja, troligen	Ja, troligen
Buller	Ja	Nej
Kretsloppsanpassning	Osäkert	–
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	–
Regional utveckling	Osäkert	–
– Etappmål saknas		

TILLGÄNGLIGHET OCH REGIONAL UTVECKLING

Tillgänglighet och regional utveckling är mål som är svåra att mäta. Det är många faktorer som har betydelse. Det enda etappmålet som hittills har fastställts gäller funktionshindrades tillgänglighet och innebär att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade år 2010. Det är för långt fram i tiden för att man nu ska kunna göra en bedömning om målet kommer att uppnås. För närvarande görs

inventeringar av hur tillgängligheten ser ut i dag och omfattningen av ombyggnader av stationer och terminaler för att förbättra tillgängligheten.

Det pågår arbete med att ta fram uppföljningssystem för vad man ska mäta för att följa utvecklingen när det gäller tillgänglighet och regional utveckling.

Några exempel på sätt att mäta tillgängligheten:

- * Avstånd mellan bostad och arbete: Storstadsborna och boende i vissa glesbygdskommuner har längst avstånd till arbetet. Restiderna med bil till arbetet är längst i storstadsregionerna.
- * Avstånd mellan bostad och järnvägsstation: Fler bodde inom gång- och cykelavstånd från en järnvägsstation år 2001 jämfört med året innan. Kvinnor arbetar inom gång- och cykelavstånd från en järnvägsstation i högre grad än män.
- * Åtkomlighet och tillgänglighet med flyg: Möjligheten att från en viss flygplats nå övriga flygplatser i landet (åtkomlighet), respektive att från andra flygplatser nå en viss flygplats (tillgänglighet) försämrades under 2001.
- * Restider för vägtrafiken: På det nationella vägnätet har restiderna blivit längre totalt sett under 2001 jämfört med året innan, trots nya väginvesteringar. Det beror på att hastighetsgränserna har sänkts på många vägar.

TRANSPORTKVALITET

Att hitta mått på transportkvalitet är inte heller enkelt. Under år 2001 ersattes de tidigare detaljerade etappmålen om transportkvalitet med ett nytt etappmål om förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information. Möjligheterna att följa upp dessa nya aspekter på transportkvalitet är för närvarande begränsade, och nya uppföljningssystem behöver utvecklas.

Av de tidigare etappmålen bedöms endast två vara möjliga att nå. Det gäller järnvägen och ökning av högsta tillåtna axellast respektive lastprofil.

Järnvägstrafiken har under år 2001 för övrigt utmärkts av stora trafikstörningar och antalet tågförseningstimmar har ökat för varje år sedan slutet av 1990-talet. Huvuddelen av förseningarna drabbade godstrafiken och förklaras till stor del av att trafiken ökat. Inom flyget har förseningarna däremot minskat jämfört med tidigare år, vilket förklaras av att flygresandet gått ned.

Av dessa exempel ska man dock inte dra slutsatsen att minskad trafik leder till bättre transportkvalitet. När trafikunderlaget sviktar finns tvärtom en risk att utbudet av trafik försämras genom färre turer, indragna linjer etc.

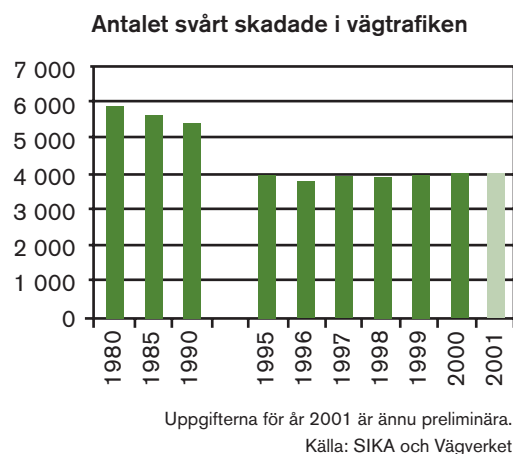
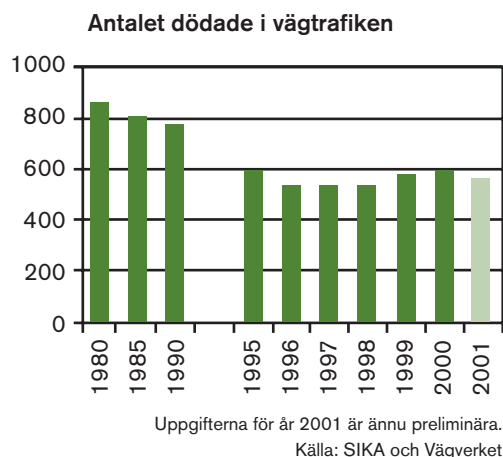
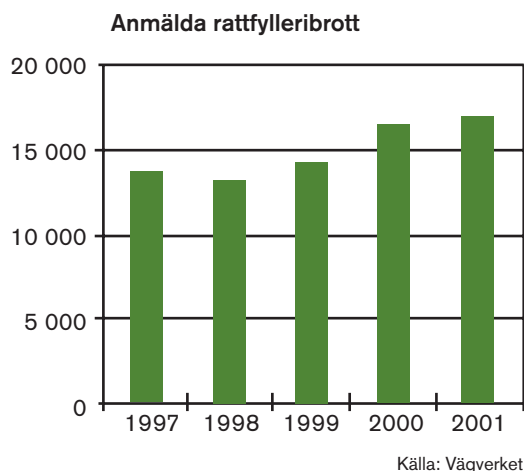


TRAFIKSÄKERHET

Utvecklingen av trafiksäkerheten är negativ och går i motsatt riktning mot målen. Det gäller särskilt vägtrafiken, men även luftfarten och sjöfarten har haft kraftiga ökningar av dödsolyckorna under år 2001. Det finns dock flera åtgärder som skulle kunna vända utvecklingen, även på kort sikt, som också är mycket lönsamma för samhället.

Hastighetsöverträdelse och körning under påverkan av alkohol och andra droger – direkta lagbrott – är orsak till många olyckor inom vägtrafiken. Mer än hälften av vägtrafiken bryter i dag mot hastighetsgränserna och rattfylleribrotten har ökat under de senaste åren.

Att sänka hastigheterna genom t.ex. bättre trafikövervakning skulle kunna vara ett effektivt sätt att snabbt minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken. Polisens trafikövervakningsinsatser har också under senare år legat långt under de verksamhetsmål som man tidigare satt upp.



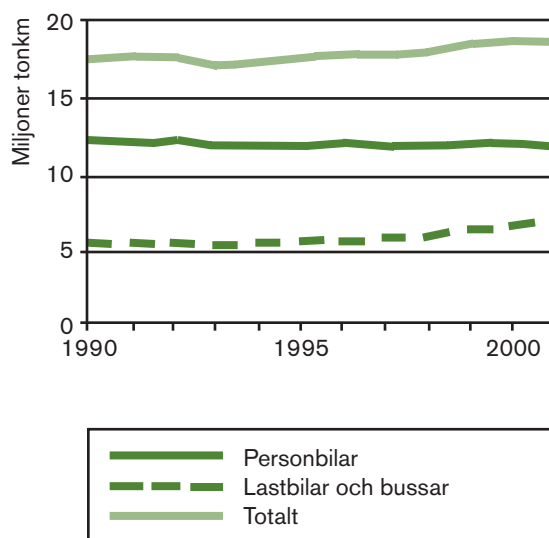
MILJÖ

Utsläppen av koldioxid fortsätter öka

Etappmålet att stabilisera transporternas utsläpp av koldioxid till år 2010 (jämfört med 1990 års nivå) kommer inte att kunna nås utan andra åtgärder än dem som redan är genomförda eller föreslagna. Det beror på den ökande trafiken. De åtgärder som krävs för att klara målet ligger huvudsakligen utanför trafikmyndigheternas ansvarsområde och kontroll.

Problemet med att minska koldioxidutsläppen kommer inte att kunna lösas enbart med hjälp av förbättrad teknik. För att klara av att nå etappmålet och även kommande krav på att ytterligare minska koldioxidutsläppen krävs också åtgärder som påverkar människors och företags behov av och efterfrågan på transporter.

Utsläpp av koldioxid från vägtrafiken



Källa: Vägverkets sektorsredovisning 2001



Övriga utsläppsmål kan nås

Etappmålet för svaveldioxid har redan uppnåtts med stor marginal och etappmålen för kväveoxider och kolväten kommer troligen att nås. Det förutsätter dock dels att vägtrafikens utsläpp fortsätter att minska i samma takt, dels att fartygen fortsätter att installera reningstrustning i samma omfattning som hittills. Utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och kolväten har varit möjliga att minska genom renare bränslen eller olika former av reningsteknik.

Minskade hälsoeffekter

När det gäller att minska hälsoeffekterna av trafikens luftföroreningar i tätorterna går utvecklingen åt rätt håll. Bly och svavel utgör inte längre några problem. Däremot kommer troligen inte de kommande miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid att kunna klaras för storstadsområdena Stockholm och Göteborg enligt länens egna bedöm-

ningar. Även halterna av partiklar kommer troligen att överskrida miljökvalitetsnormerna.

Fortsatta problem med buller och kretslopp

För buller finns ett antal preciserade etappmål fastställda för flera år framåt. Riktvärdena som gäller vid nybyggnad eller större ombyggnad av bostäder, vägar och järnvägar kommer troligen att kunna nås. För de statliga vägar och järnvägar som redan finns kommer målen på kort sikt dock knappast att kunna nås enligt bedömningar av Vägverket och Banverket.

Arbetet med kretsloppsanpassningen går sakta åt rätt håll. Det används dock fortfarande mer naturgrus än önskvärt och åtgärdstakten för att minska antalet konfliktpunkter med vattentäcker går långsamt. Det är också osäkert om utvecklingen av trafikens inverkan på natur- och kulturmiljön går åt rätt håll.



EKONOMISKA UTVECKLINGEN AVGÖRANDE

Stärkt ekonomi i hushållen

Utvecklingen av Sveriges ekonomi och befolkning har stor inverkan på transporterna. Antalet invånare fortsätter att öka men i långsamt takt och var 8,9 miljoner år 2001. BNP-utvecklingen har under en lång period varit positiv, förutom för några enstaka år samt för lågkonjunkturen i början av 1990-talet. Den genomsnittliga ökningen av BNP per år mellan 1975 och 2001 var 2,2 procent. Hushållens disponibla inkomster har utvecklats starkt och de reala disponibla inkomsterna ökade snabbt förra året.

Fyra miljoner personbilar i trafik

Antalet personbilar i trafik har ökat med 45 procent under den senaste tjugofemårsperioden – från knappt 2,8 till 4 miljoner bilar. De allra flesta personbilar drivs av bensin, men under de senare åren har antalet dieseldrivna

bilar ökat kraftigt och omfattade år 2001 knappt 5 procent. Andelen bilar som drivs med alternativa bränslen är fortfarande försvinnande liten.

Antalet lätta lastbilar har ökat med ca 35 procent på tio år (ca 318 500 fordon år 2001), medan antalet tunga lastbilar (registrerade i Sverige) legat konstant sedan 1990 (77 100 fordon år 2001).

Fler bilar i glesa regioner

I genomsnitt finns det 451 personbilar per tusen invånare i Sverige. Stockholms län har den lägsta personbilstätheten med 397 bilar och Gotland den högsta med 524 bilar per tusen invånare. Att Stockholms län har så låg andel beror både på den omfattande kollektivtrafik som finns och på problemen med framkomlighet och parkering, framför allt i innerstaden.

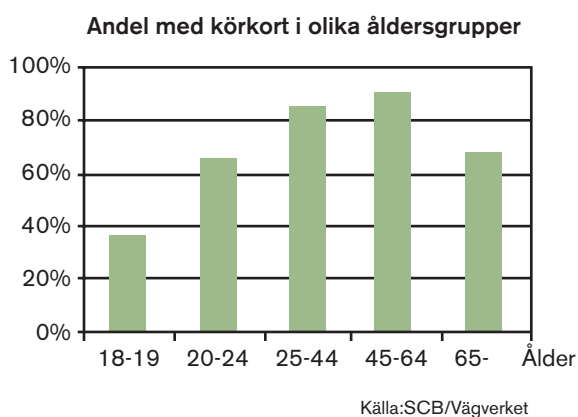


Fyra av fem har körkort

I dag har 80 procent av Sveriges befolkning körkort – flertalet av männen (88 procent) och 72 procent av kvinnorna. Kvinnors körkortsinnehav har dock ökat under 1990-talet.

Av personer mellan 45 och 64 år har 90 procent körkort, dvs. i stort sett alla som har möjlighet att ta körkort har det också. Även de flesta i åldrarna 20–44 år har körkort.

Däremot har personer yngre än 20 år i betydligt mindre grad körkort och antalet har nästan halverats under 1990-talet. Många av de yngre tycks vänta med körkort eller har valt bort det. Det kan ha flera orsaker – försämrad ekonomi, förändrade värderingar eller minskade behov. Om denna förändring består kommer andelen yngre med körkort att minska betydligt, samtidigt som vi kommer att få en snabbt ökande population av äldre bilförare.



RESANDET: ÖVER 90 PROCENT PÅ VÄG

Vägtrafiken fortsätter dominera

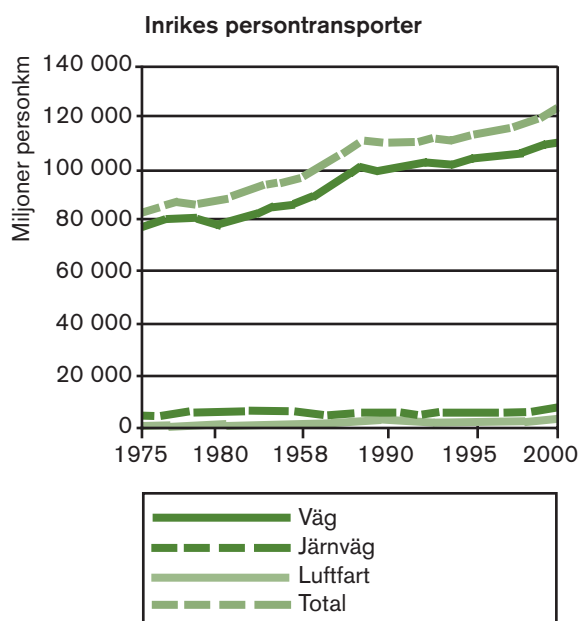
Sedan år 1975 har persontransporterna¹ totalt ökat med 50 procent. Transporterna på väg svarade för över 90 procent av det totala resandet både år 1990 och 2000. Flygresandet ökade fram till 1990, medan järnvägsresandet främst har ökat under de senaste åren.

Män reser mer och längre än kvinnor

Vi gör i genomsnitt ca tre resor² per person och dag. Det är ganska små skillnader mellan olika delar av landet. Däremot skiljer det mellan könen, även om skillnaderna minskat genom åren. Män gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör. Män reser också längre under en dag (47 km) än kvinnor (40 km). Kvinnors dagliga reslängd tycks dock öka.

Kvinnor åker mer kollektivt än män

Män kör också bil i högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor åker kollektivt och promenerar mer. En förklaring till det är att kvinnors resande har en mer lokal karaktär än mäns. En annan förklaring är att kvinnor i lägre utsträckning har tillgång till körkort och bil. För både män och kvinnor är dock bilen det vanligaste färdssättet.



Källa: SIKa

¹ Här räknat som persontransportarbete, dvs. antalet resande multiplicerat med reslängden och mätt som personkilometer.

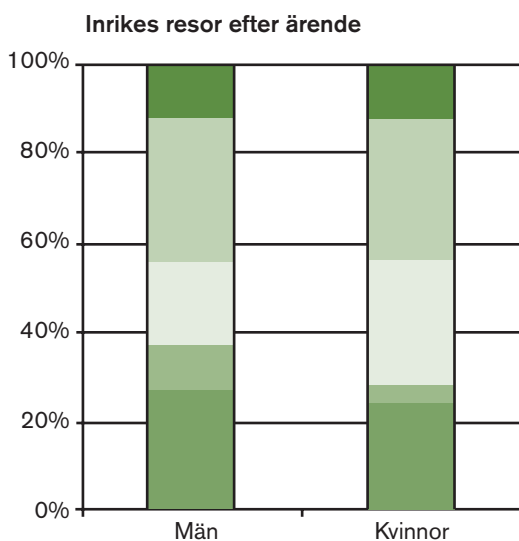
² Med resa menas här delresa, dvs en förflyttning för ett särskilt ärende. Om man t.ex på vägen till arbetet stannar för att lämna barn på dagis så räknas det som två delresor – en mellan hemmet och dagis och en mellan dagis och arbetsplatsen.

Flest fritidsresor

Även resornas fördelning på ärenden skiljer sig något mellan könen. Män reser mer i anslutning till arbetet, dvs. antingen resor till och från arbetet eller i tjänsten. Detta är en följd av att en högre andel män än kvinnor förvärvsarbetar.

Inköp är ett något vanligare ärende för kvinnor än för män. Detsamma gäller olika typer av serviceärenden, ärenden som är förknippade med hälso- och sjukvård samt att hämta och lämna barn på dagis och liknande.

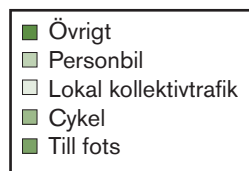
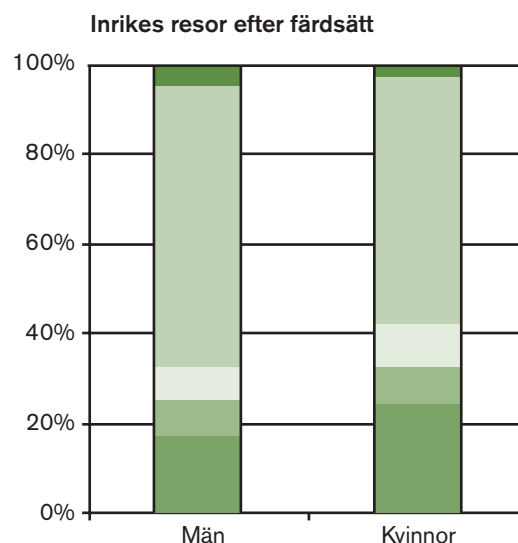
Fritidsresandet är den allra största ärendegruppen för både män och kvinnor. Det omfattar drygt en tredjedel av det totala antalet resor för båda könen.



Med resa menas här delresa, dvs en förflyttning för ett särskilt ärende, se not 2

Ärendet service inkluderar här även hälso- och sjukvård samt barn tillsyn.

Källa: RES 2001



Källa: RES 2001

GODSTRANSPORTER: LASTBILEN DOMINERAR

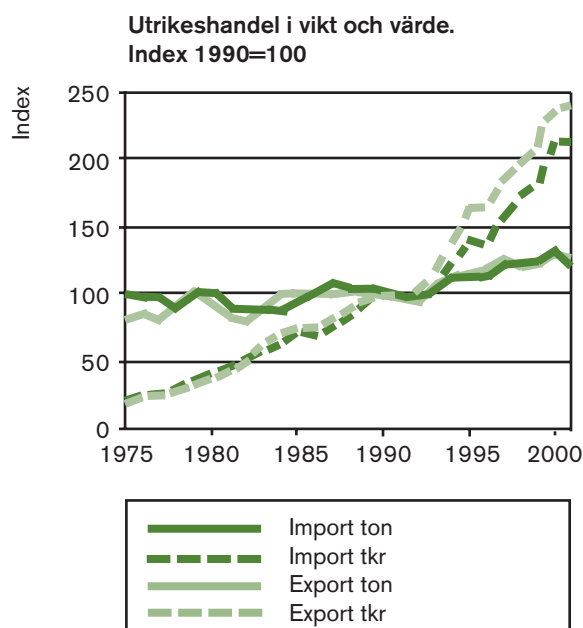
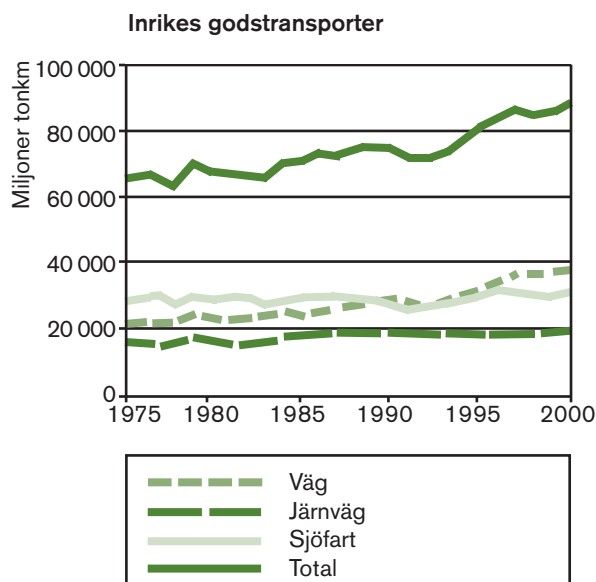
Omsvängning från sjöfart till vägtransporter

Från år 1975 till och fram till 2000 ökade de totala godstransporterna³ i Sverige med 35 procent till 89 miljarder tonkilometer. Transporterna på väg ökade med 75 procent, på järnväg med 23 procent och med sjöfart 7 procent.

År 1975 var sjöfarten det trafikslag som svarade för den största andelen av transporterna (43 procent). Under den första hälften av 1990-talet skedde en omsvängning och lastbilstrafiken tog över som dominerande trafikslag. År 2000 stod vägtransporterna för den största andelen (42 procent).

Utrikeshandelns varuvärde ökar snabbare än vikten

Varusammansättningen av utrikeshandeln har förändrats under den senaste tjugofemårsperioden. Medan värdet av exporten och importen har ökat med ca 40 procent så har vikten endast ökat med ca 10 procent. Det speglar troligen även förändringen av industrins sammansättning inom Sverige. Det innebär då också att det vanliga måttet på godstransporter (transportarbetet, mätt i tonkilometer) håller på att bli föråldrat.



³ Med godstransporter menas här godstransportarbete, mätt som transporterat gods i ton, multiplicerat med transporterad sträcka i km. Måttet anges i tonkilometer

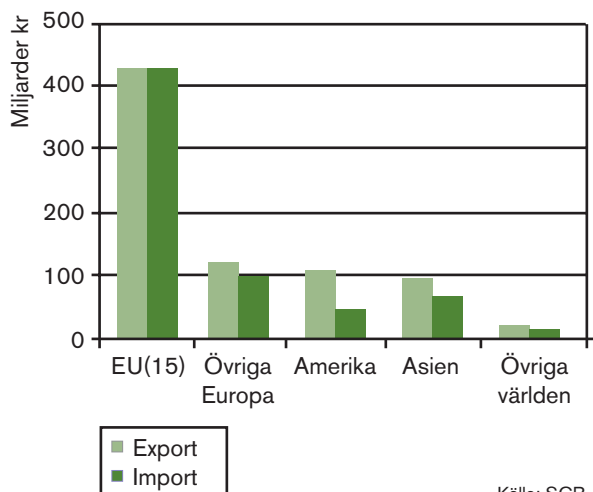
Exporten större än importen

Värdet av Sveriges varuexport har ökat från ca 70 miljarder kronor år 1975 till nästan 800 miljarder år 2001. Under senare delen av 1970-talet och under 1980-talet ökade importen och exporten ungefär lika mycket, men under 1990-talet har importen varit betydligt lägre och uppgick till ca 650 miljarder kronor under 2001.

Största handelsutbytet med Europa

Den största andelen av varuexporten går till Europa. Tillsammans går över 70 procent av varuexporten till europeiska länder, varav 55 procent till EU-länderna. Importen av varor är ännu mer koncentrerad, och över 80 procent av importen kommer från Europa. Jämfört med 1996 har koncentrationen i utrikeshandeln dock minskat, och vi exporterar mer till Amerika och importerar mer från Asien i dag.

Export och import efter mottagar- resp. avsändarland 2001



Källa: SCB





UPPFÖLJNING AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN. MAJ 2002

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) sammanställer varje år på regeringens uppdrag en rapport om läget och utvecklingen inom transportområdet samt hur de transportpolitiska målen uppfylls. Denna skrift är en sammanfattning av SIKA Rapport 2002:3 Uppföljning av de transportpolitiska målen. MAJ 2002.

SIKA är en myndighet under Näringsdepartementet och verkar inom området transporter och kommunikationer. Vi gör utredningar åt regeringen och samverkar med trafikverken (Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket) i den långsiktiga planeringen av infrastrukturen. SIKA ansvarar också för den officiella statistiken inom området transporter och kommunikationer.

Denna rapport kan liksom övrigt material från SIKA beställas från vår webbplats.



www.sika-institute.se
sika@sika-institute.se

Postadress:
Box 17 213
104 62 Stockholm

Tel 08-506 206 00
Fax 08-506 206 10