

Webbinarium 26 april

Vart är vi på väg?

**Om uppföljningen av de
transportpolitiska målen**



Övergripande mål

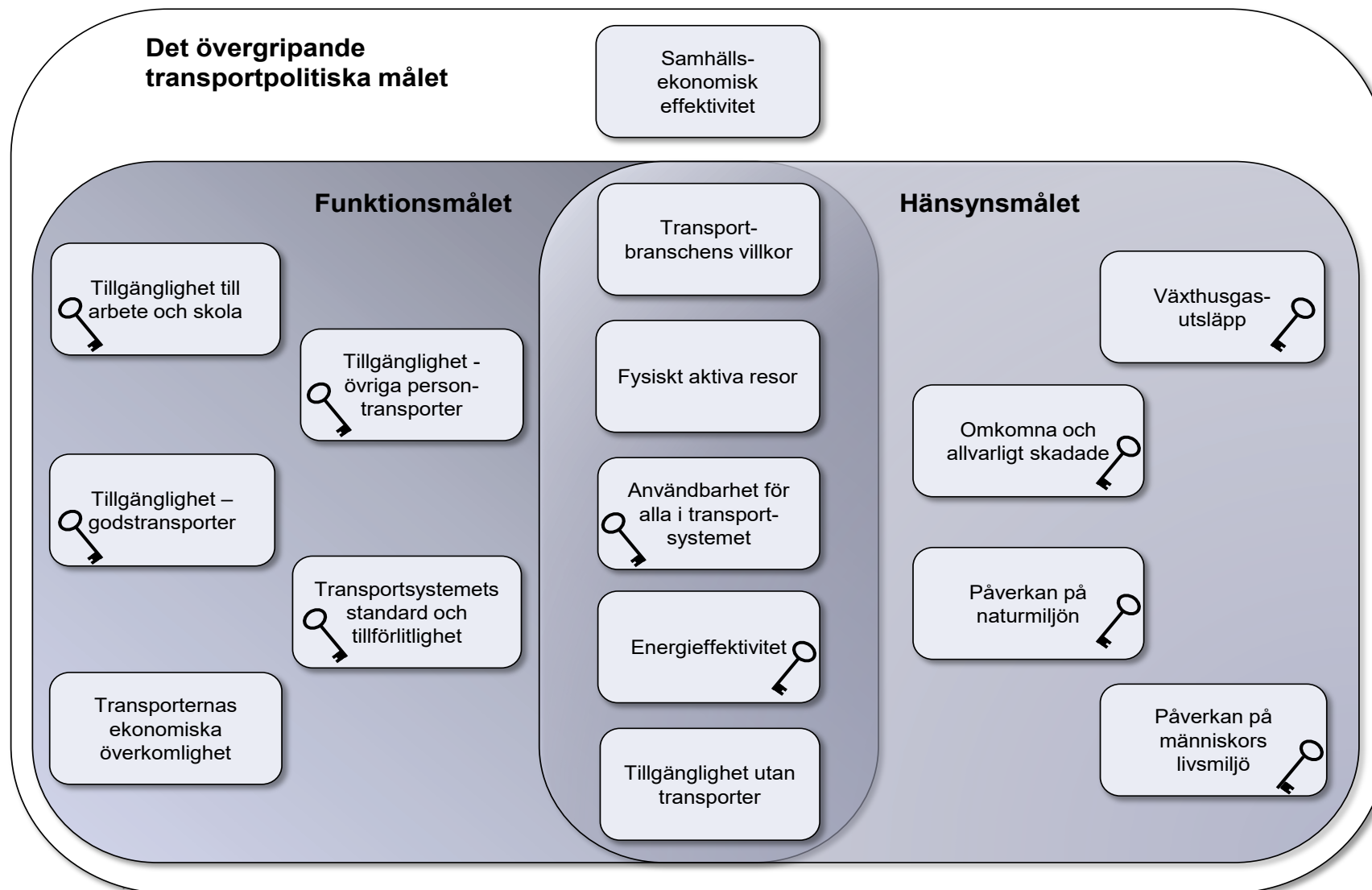
Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

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 dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

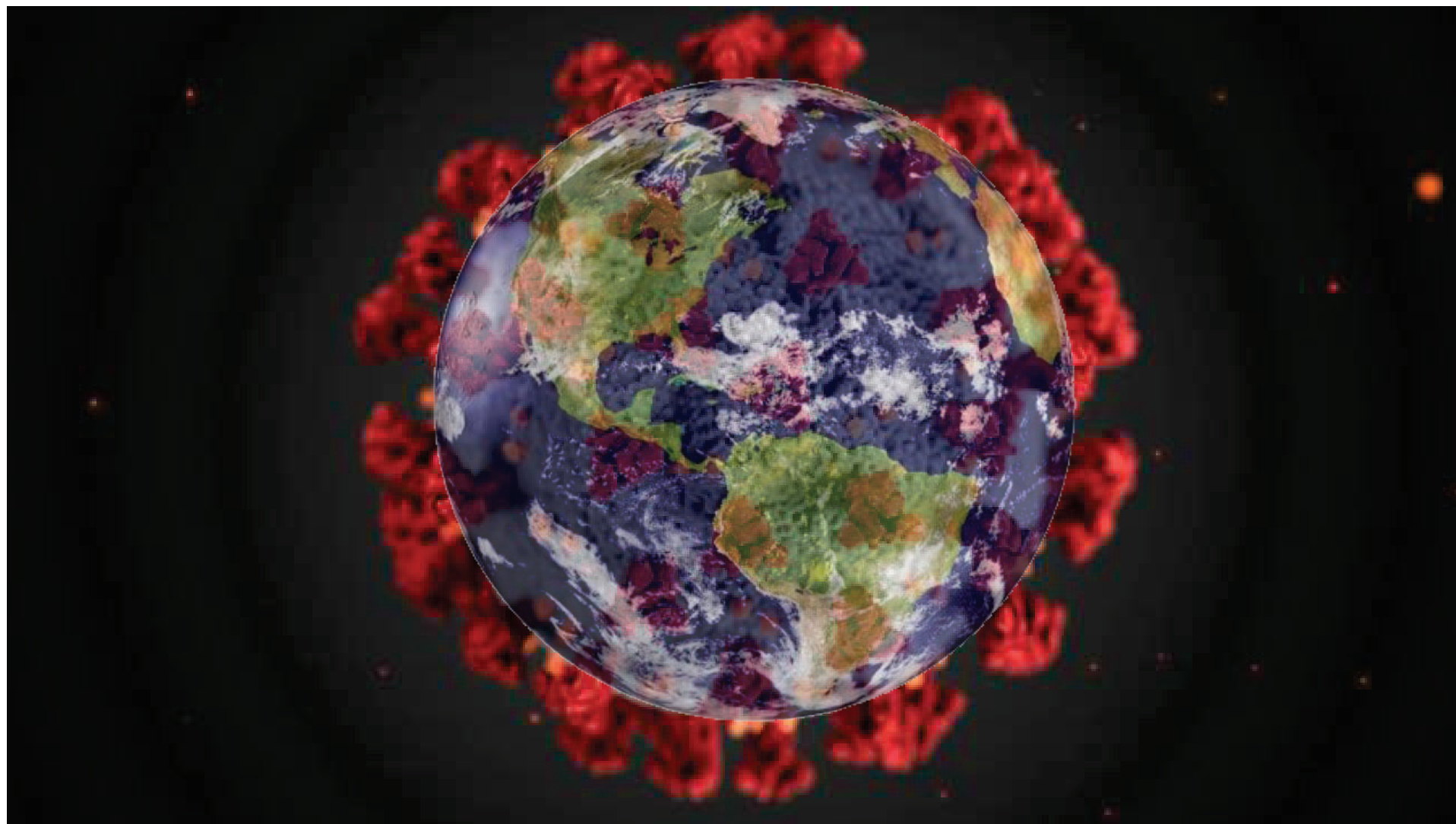
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.



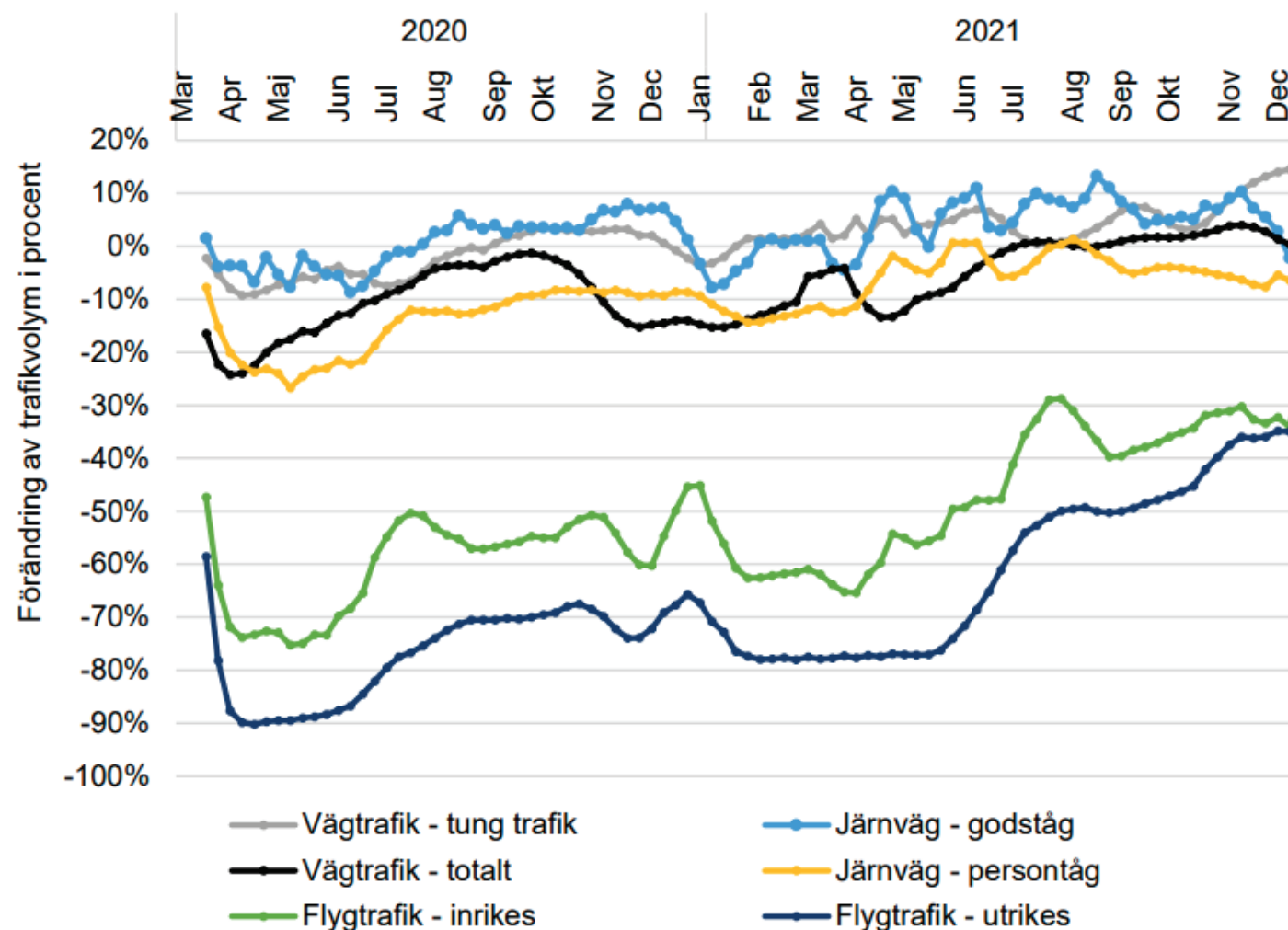
En uppföljning – två publikationer

- Rapport 2022:11
 - Sammanfattning
 - Coronapandemin och transporterna
 - Sammanvägda målbedömningar
 - Kopplingar till Agenda 2030
 - Slutsatser och diskussion
- PM 2022:6
 - Sammanfattning
 - Indikatorer och mått
 - Bedömningar på indikatornivån





Coronapandemin och transporterna



Figur 2.1. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under 2020 respektive 2021, jämfört med 2019. 4 veckors glidande medelvärden.

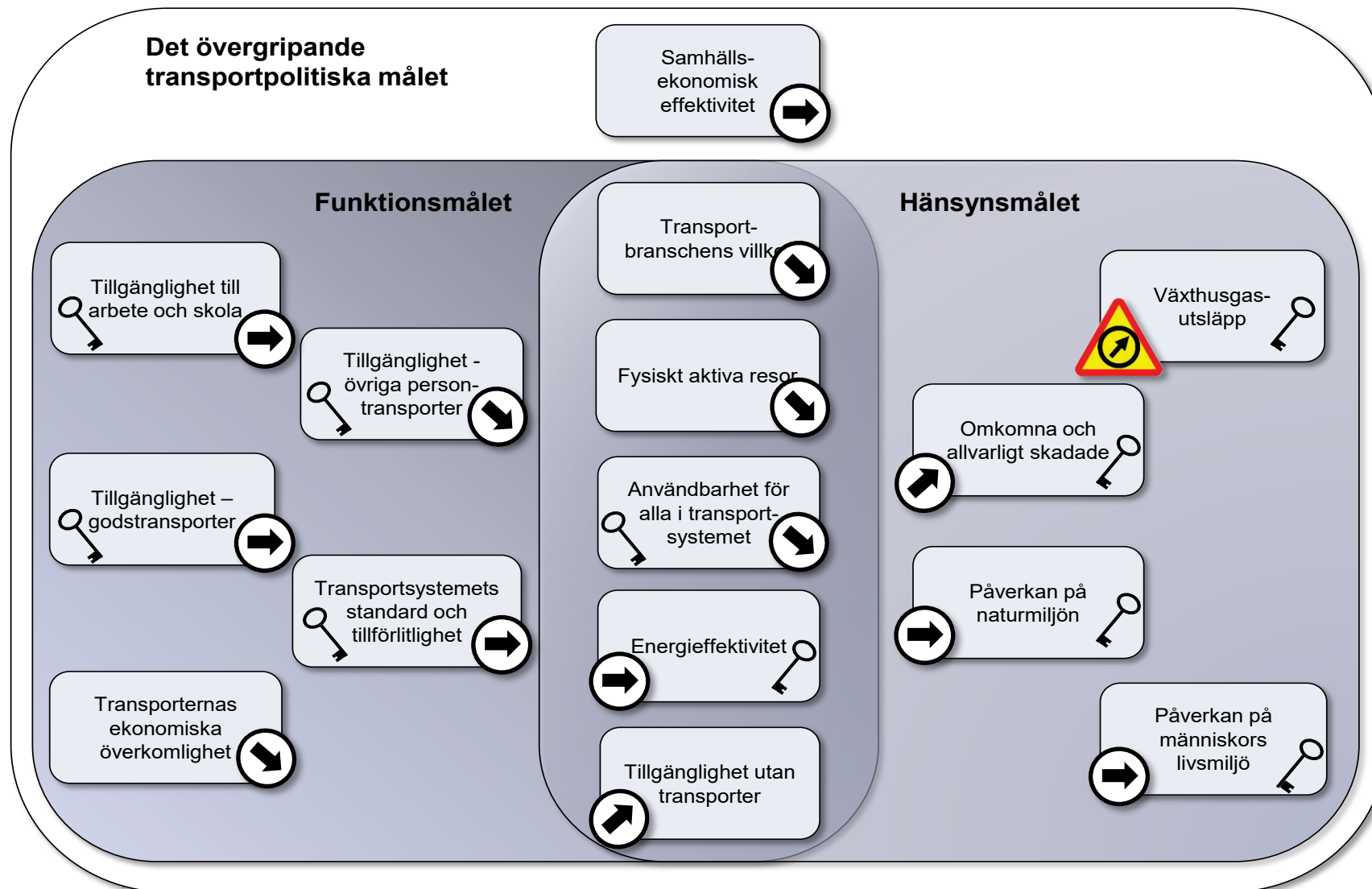
Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet. För sjöfarten saknas vecko- och månadsuppgifter.

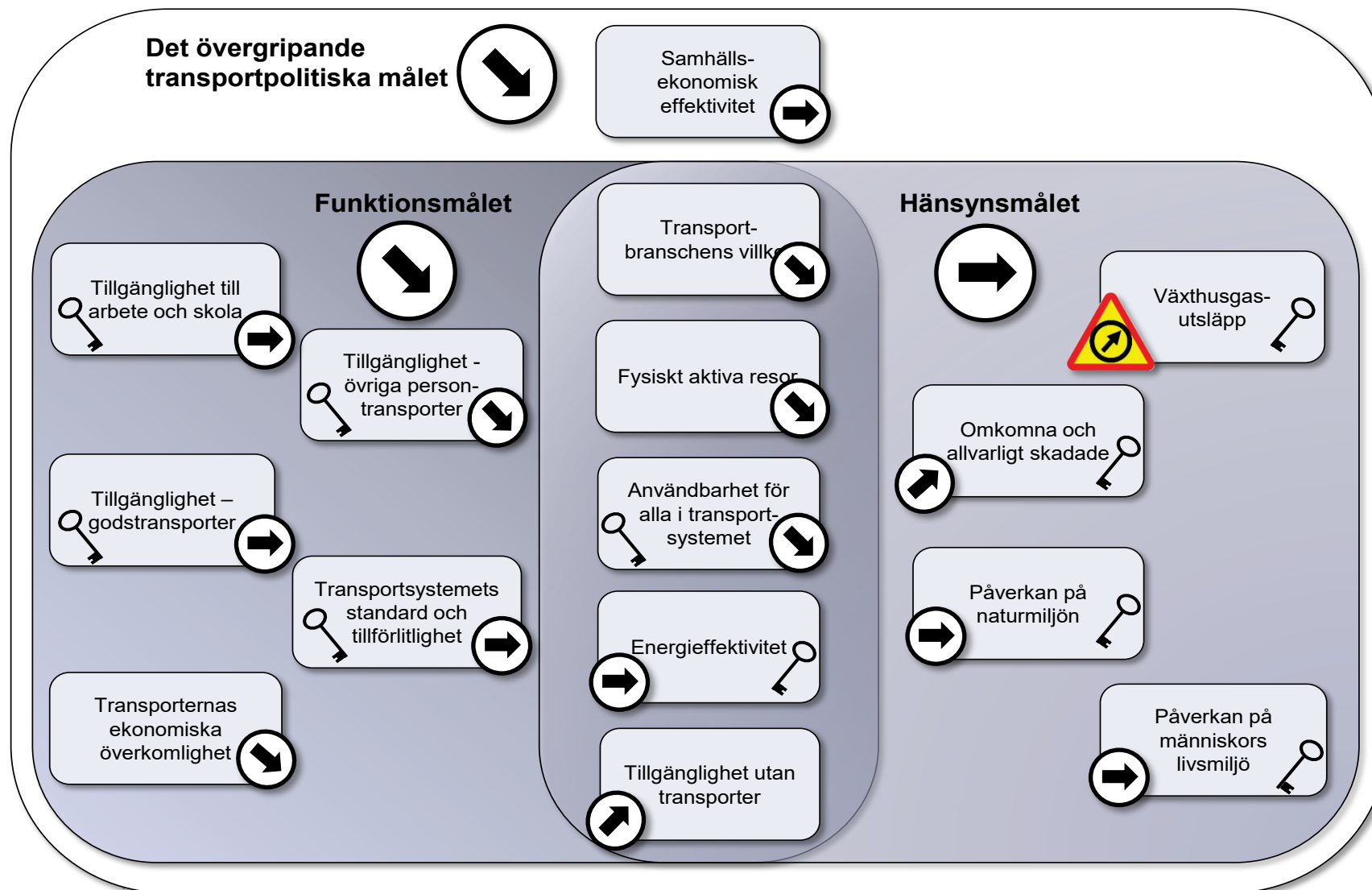
Källa: Trafikanalys (2022g)

Nyckelmåttens utveckling

- 31 nyckelmått varav 25 kopplar till nyckelindikatorer
- 9 stycken utvecklas positivt
- 5 stycken har utvecklats i icke önskad riktning
- 12 stycken är i stort sett oförändrade
- 4 kan ännu inte bedömas

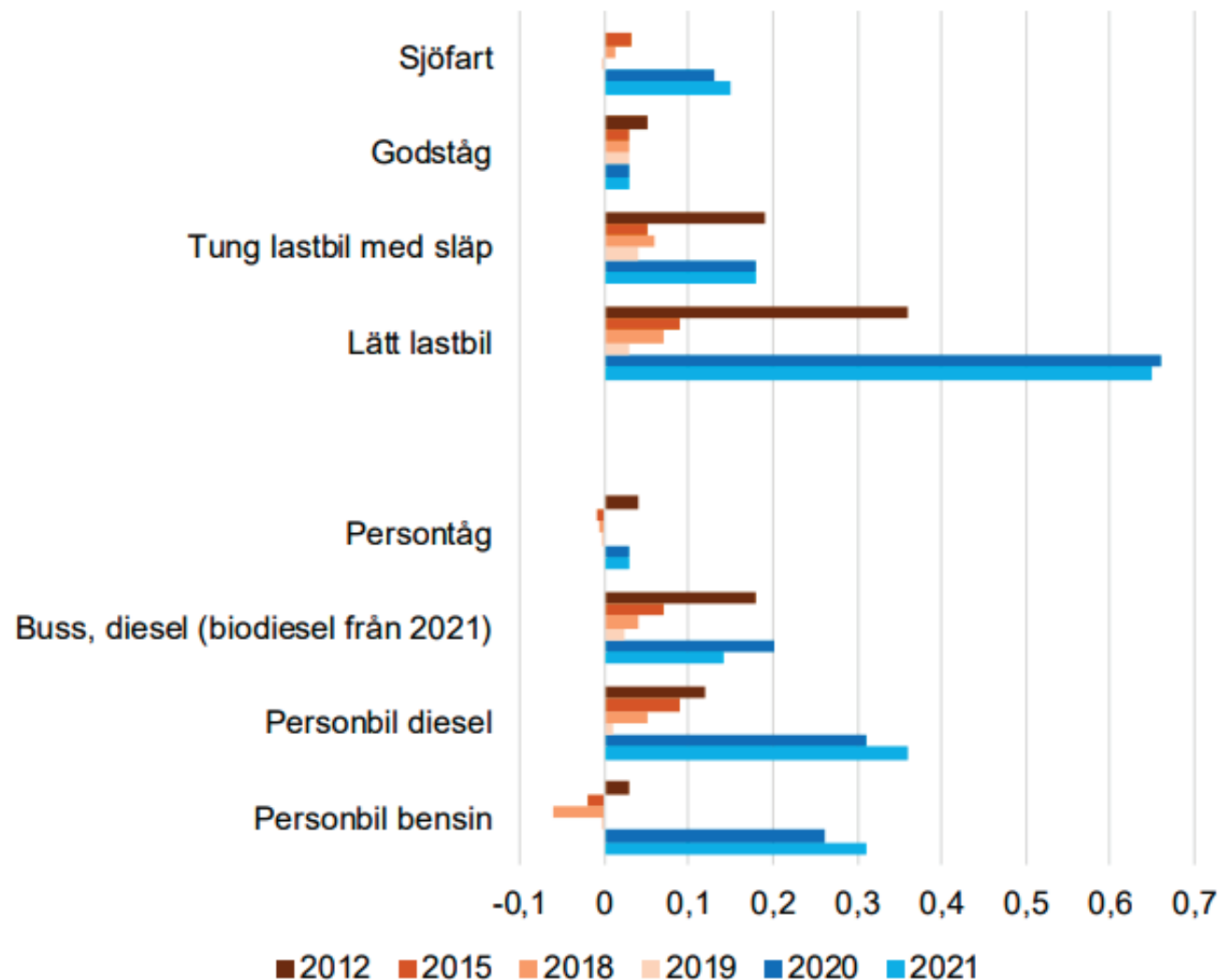
Indikator	Nyckelmått	Upp-daterat	Trend
2.1. Samhällsekonomisk effektivitet	Icke internaliserade kostnader	2022	
	Varaktighet i totalstopp i vägnätet	2022	
	Punktlighet på jämväg	2022	
2.2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet	Transportinfrastruktur (från GCI)	2020	
	Tillgänglighet till grundskola	2022	
	Tillgänglighet till gymnasium	2022	
2.3. Tillgänglighet till arbete och skola	Antal lokala arbetsmarknadsregioner	2022	
	Viktad tillgänglighet – logsumma (inte beaktad 2021)	2019	
	Kommuner med god lokal tillgänglighet	2022	
2.4. Tillgänglighet – övriga persontransporter	God eller acceptabel interregional tillgänglighet	2022	
	Viktad tillgänglighet – logsumma (inte beaktad 2021)	2019	
	Logistics Performance Index (LPI)	2019	
2.5. Tillgänglighet - godstransporter	Ekonomisk överkomlighet – bil*	2022	
	Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik*	2022	
2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet	Körkortsinnehavare buss och tung lastbil	2022	
2.7. Transportbranschens villkor	Fysisk aktivitet	2022	
2.8. Fysiskt aktiva resor	Tillgång till digital infrastruktur	2022	
2.9. Tillgänglighet utan transporter	Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning **	2022	
	Mäns och kvinnors resmönster	2022	
	Inflytande i beslutsprocesser	2022	
	Objektiv trygghet	2022	
	Subjektiv trygghet	2022	
2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet	Energiintensitet i transportarbetet	2022	
2.11. Energieffektivitet	Utsläpp från inrikes transporter	2022	
	Utsläpp från utrikes transporter	2022	
2.12. Växthusgasutsläpp	Landskapsanpassad infrastruktur	Ej utv	
	Utsatthet för buller	2022	
2.13. Påverkan på naturmiljön	Kvävedioxid i luft	2022	
	Partiklar i gaturum	2022	
	Omkomna i transportsystemet	2022	
2.14. Påverkan på människors livsmiljö	Svårt/allvarligt skadade i transportsystemet	2022	





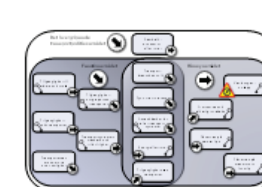
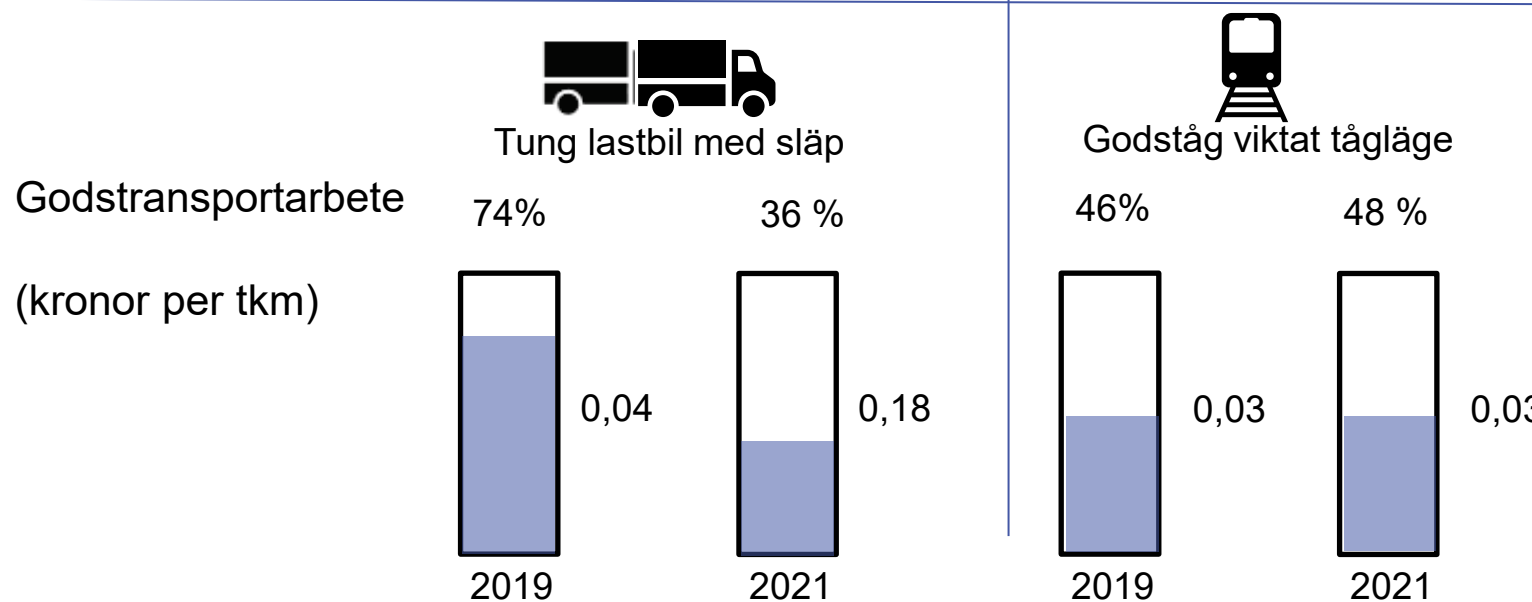
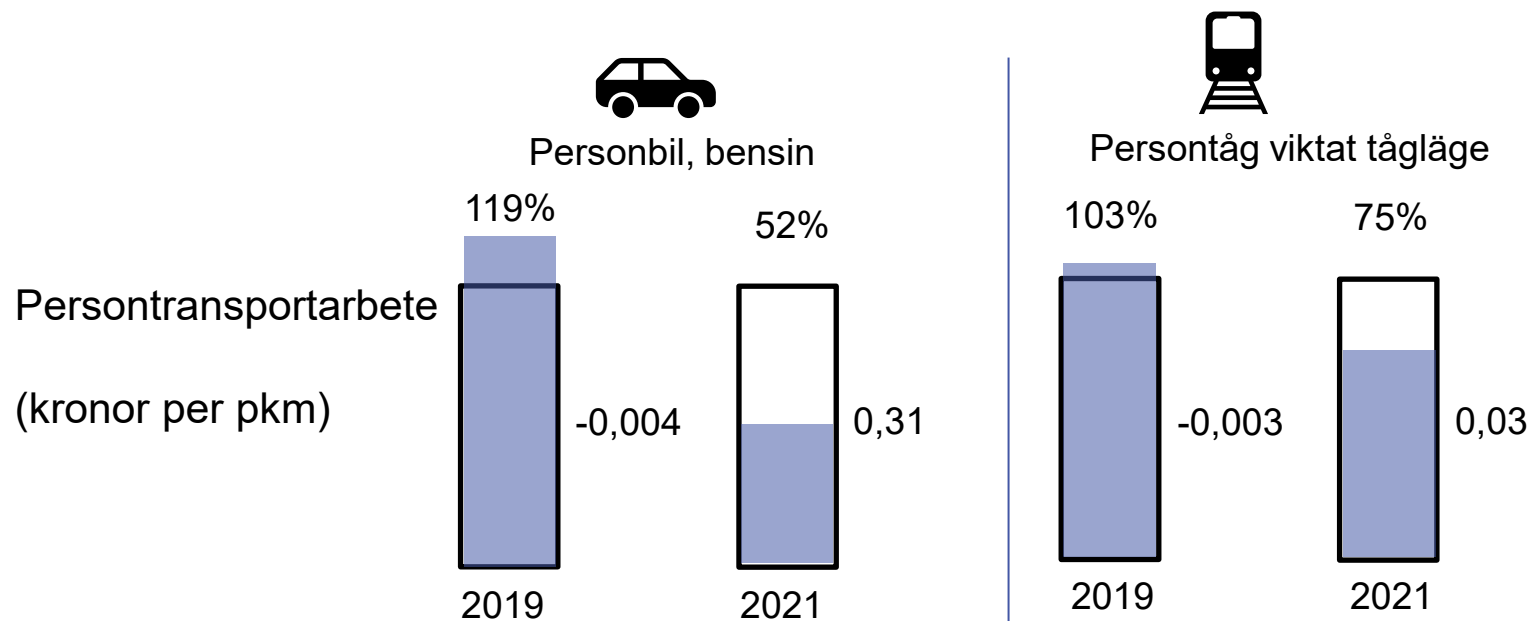
- Hur ser det dagliga resandet ut efter pandemin? Vad händer med våra arbets- och tjänsteresor? Hur påverkas pendlingstrafiken, inrikesflyget och fjärrtågen?
- Laddbara fordon, från genombrott till norm på bara ett par år. Hur blir det under 2022? Pandemin och kriget i Ukraina kommer att bromsa tillgången till nya fordon.
- Hänsynsmålet uppvisar fler positiva nyckelmått. Klimatmålet tycks ändå inte nås. Vad innebär åtgärderna för att minska effekterna av höga bränslepriser för etappmålet? Räcker det att säga att "funktionsmålet i huvudsak måste utvecklas inom ramen för hänsynsmålet"?

Återstående icke internaliserade kostnader

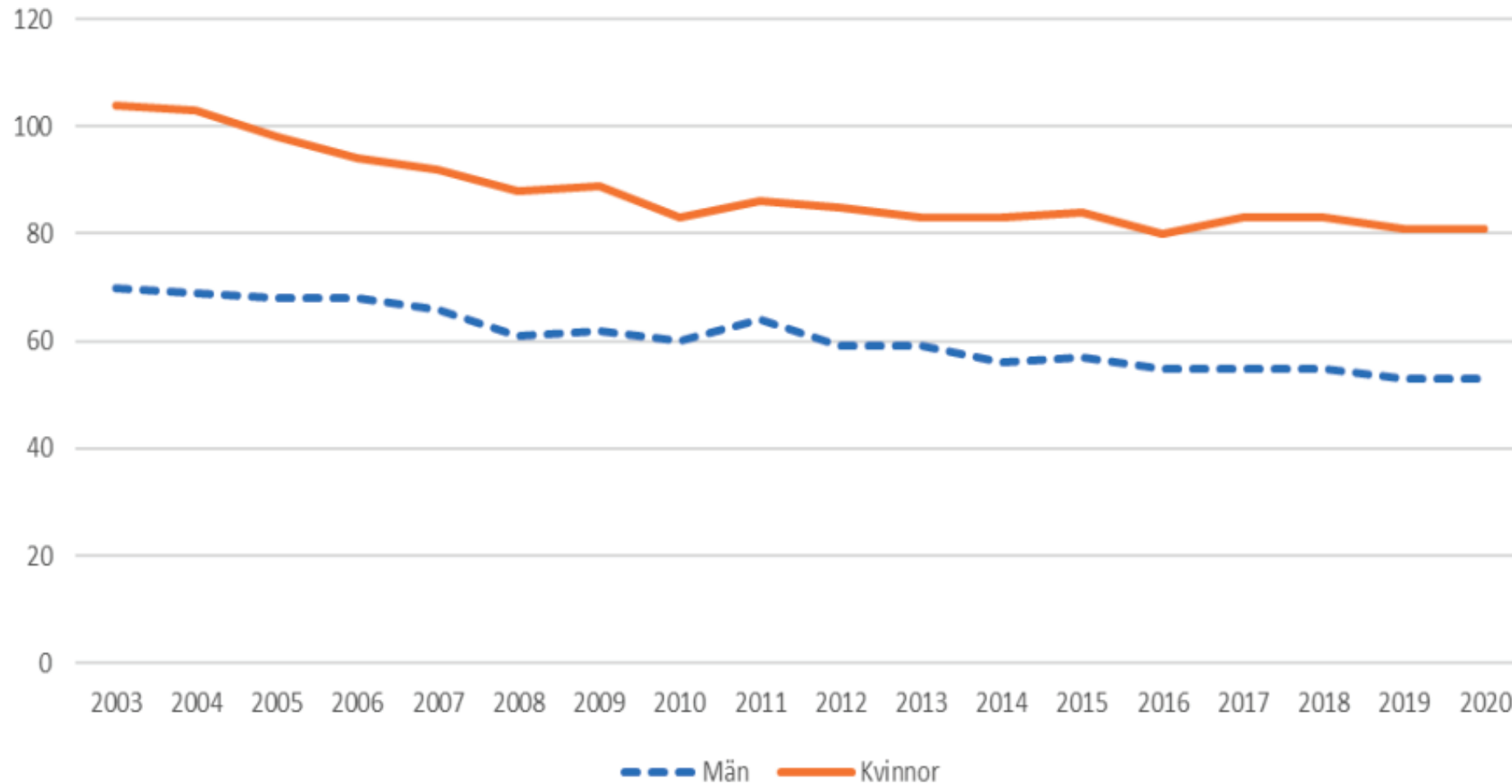


Figur 2.1. Återstående icke-internaliserade kostnader för olika typer av trafik och transporter (kostnader i kronor per kilometer, beräknade genomsnitt baserat på var trafiken skett). Negativa kostnader innebär att transporten är överinternaliserad. I de fall kostnaderna redovisats som intervall har den högre kostnaden använts i diagrammet. Värden från 2020 och framåt markerade med blått för att understryka den förändrade värderingen av koldioxidutsläpp.
 Källa: Trafikanalys (2013, 2016, 2019d, 2020d, 2021i)

Ny koldioxidvärdering från 2020

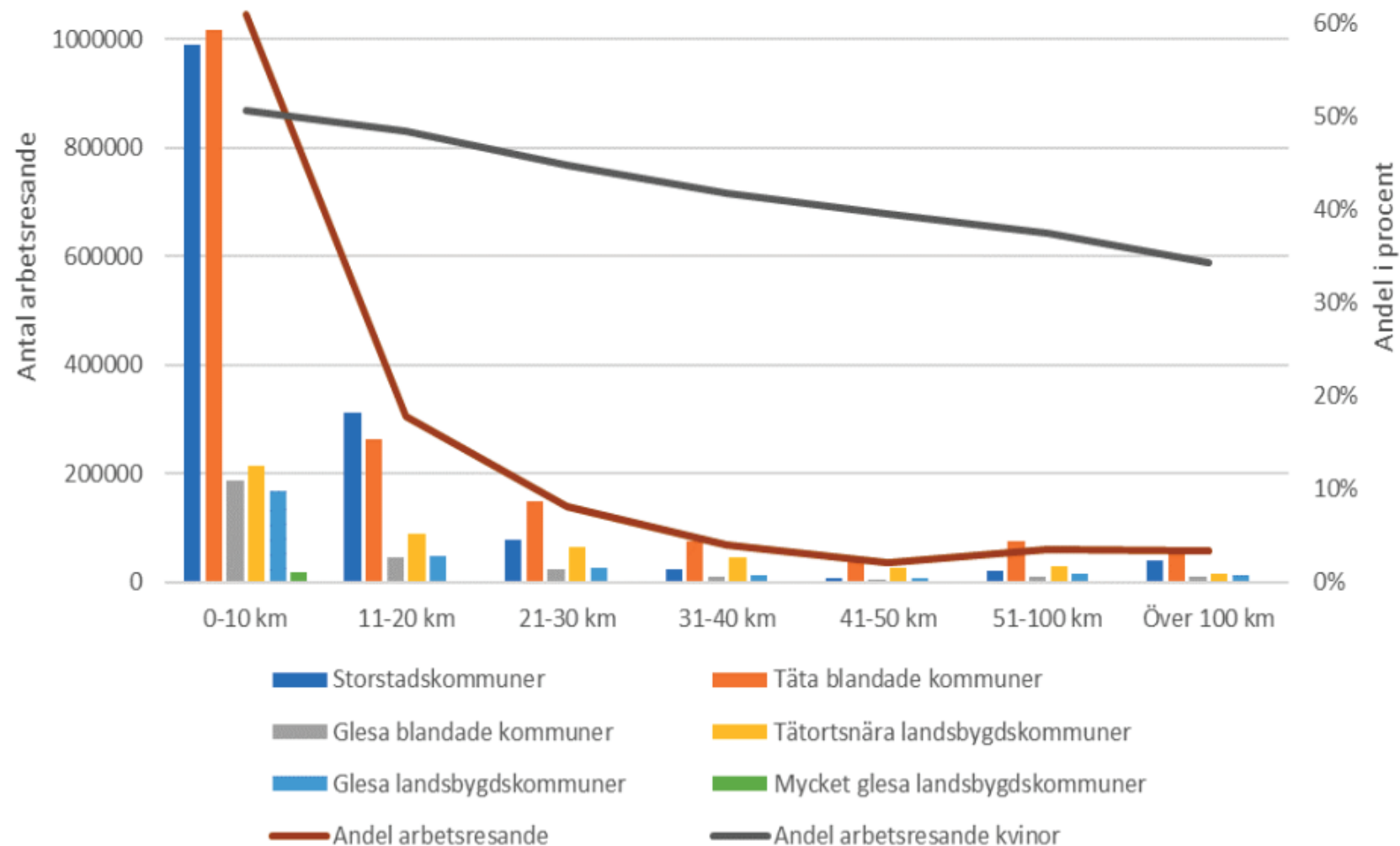


Lokala arbetsmarknadsregioner



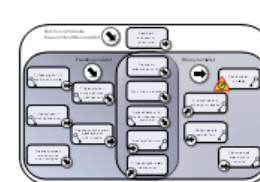
**Figur 2.11. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2020.
Källa: SCB (2021e)**

Arbetspendlingen 2019



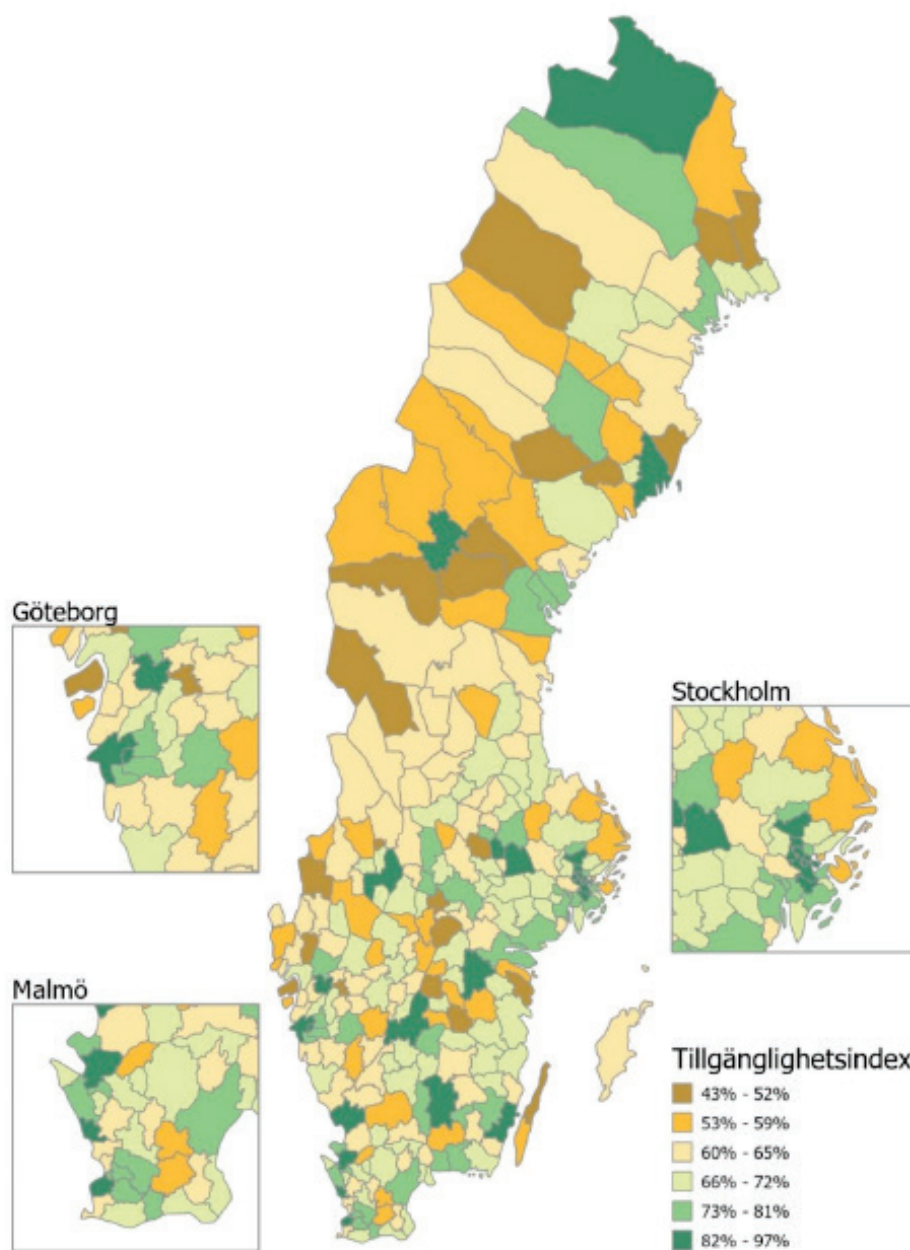
Figur 2.9. Fågelvägsavstånd mellan bostad och arbetsställe uppdelat efter kommungrupp år 2020. Vänster axel visar antalet arbetsresande per avstånd och högra axel andelen kvinnor för respektive avstånd.

Källa: SCB (SCB 2020b). Bearbetning av Trafikanalys.



Tillgänglighet – övriga persontransporter

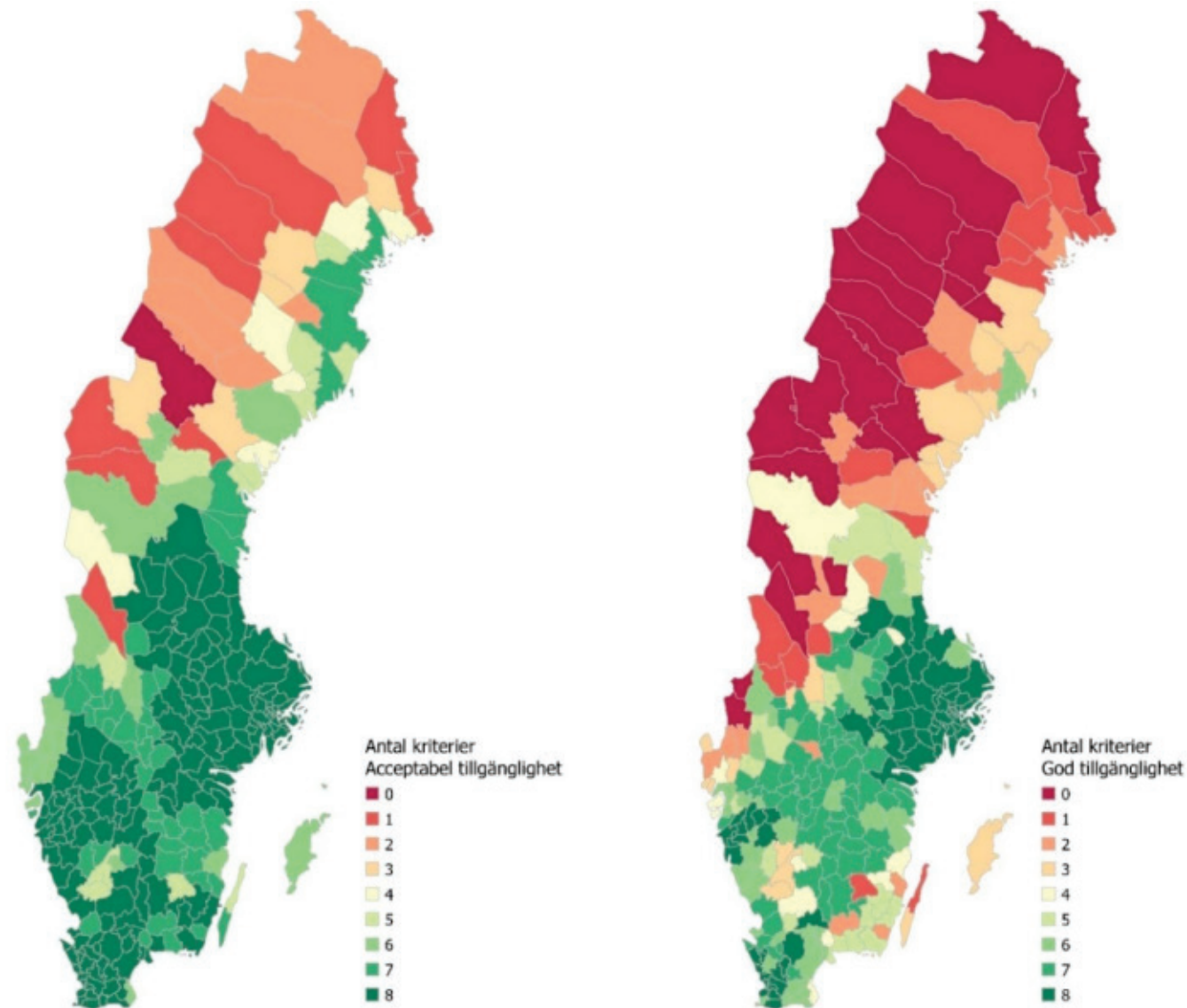
Lokalt tillgänglighetsindex



Figur 2.1. Lokalt tillgänglighetsindex (LTI) – Andel befolkning som i genomsnitt når målpunkterna i vägnätet inom 20 minuter med respektive färdssätt (gång, cykel, bil och kollektivtrafik), 2021.
Anm: Inkluderade målpunkter är dagligvaruhandel, apotek, postservice, drivmedel, vårdcentral, grundskola, gymnasium, flygplats och järnvägsstation.
Källa: Egen bearbetning baserat på data från SCB (2021), Trafikverket (2021), Samtrafiken (2021) och Tillväxtverket (2021).

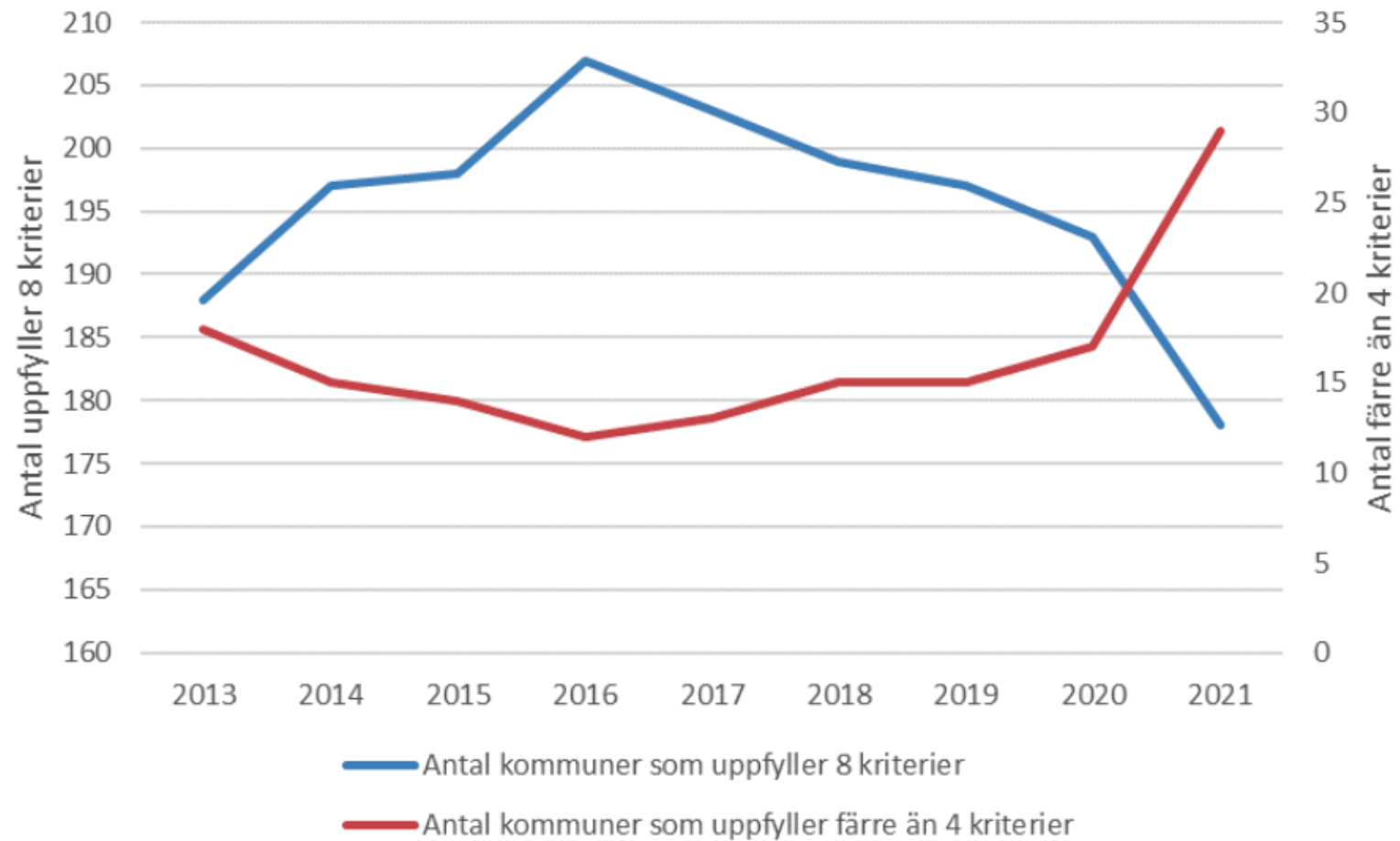
Tillgänglighet – övriga persontransporter

Interregional tillgänglighet

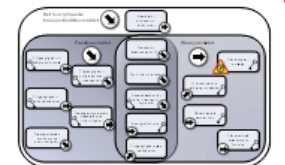


Figur 2.14. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivån för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal 2021.

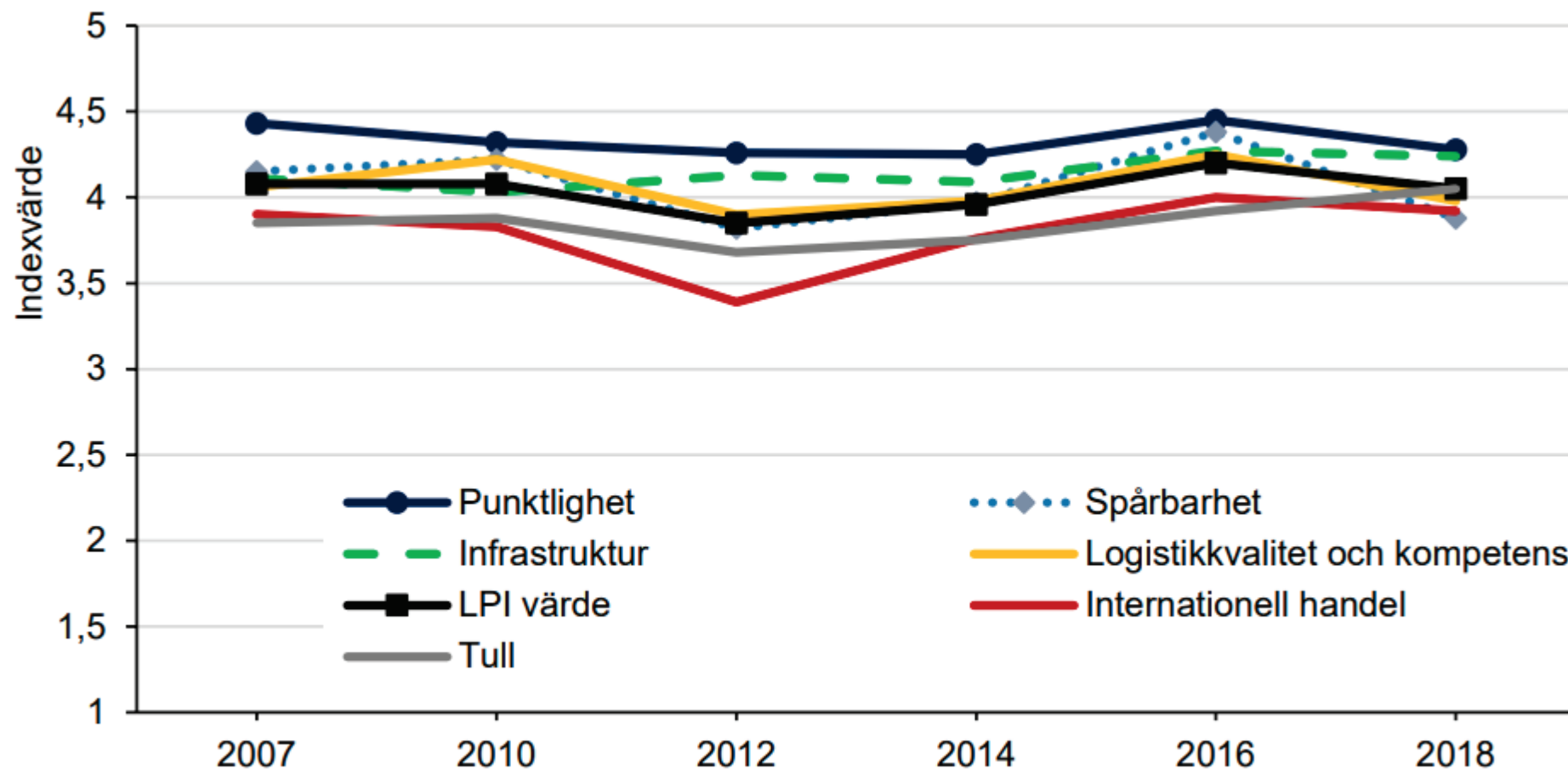
Interregional tillgänglighet



Figur 2.15. Antal kommuner som uppfyller alla 8 kriterier på antingen god eller acceptabel tillgänglighet (vänster axel) och antal kommuner som uppfyller färre än 4 kriterier (höger axel) mellan åren 2013 och 2021. Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2021d).

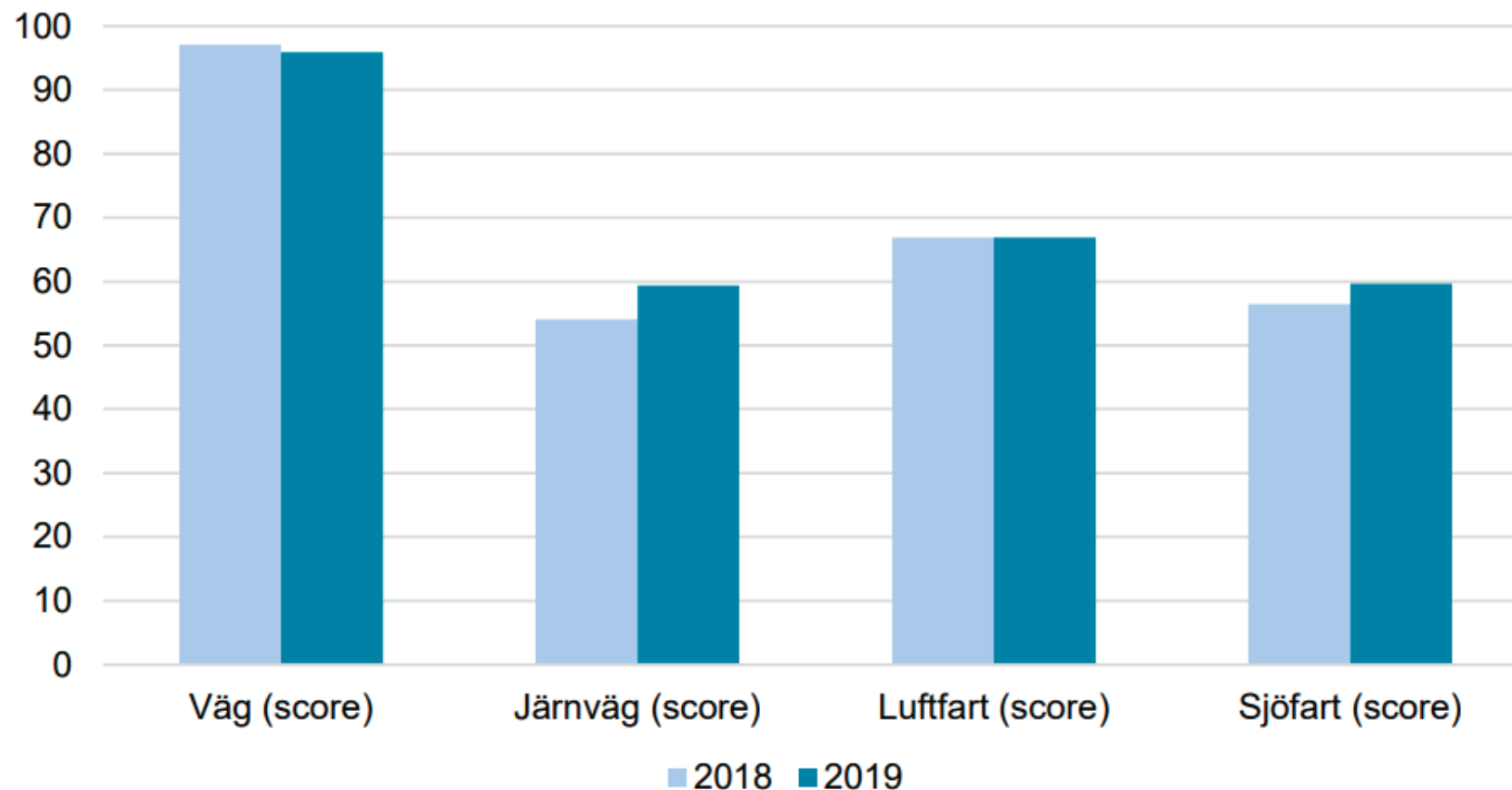


Tillgänglighet – godstransporter LPI



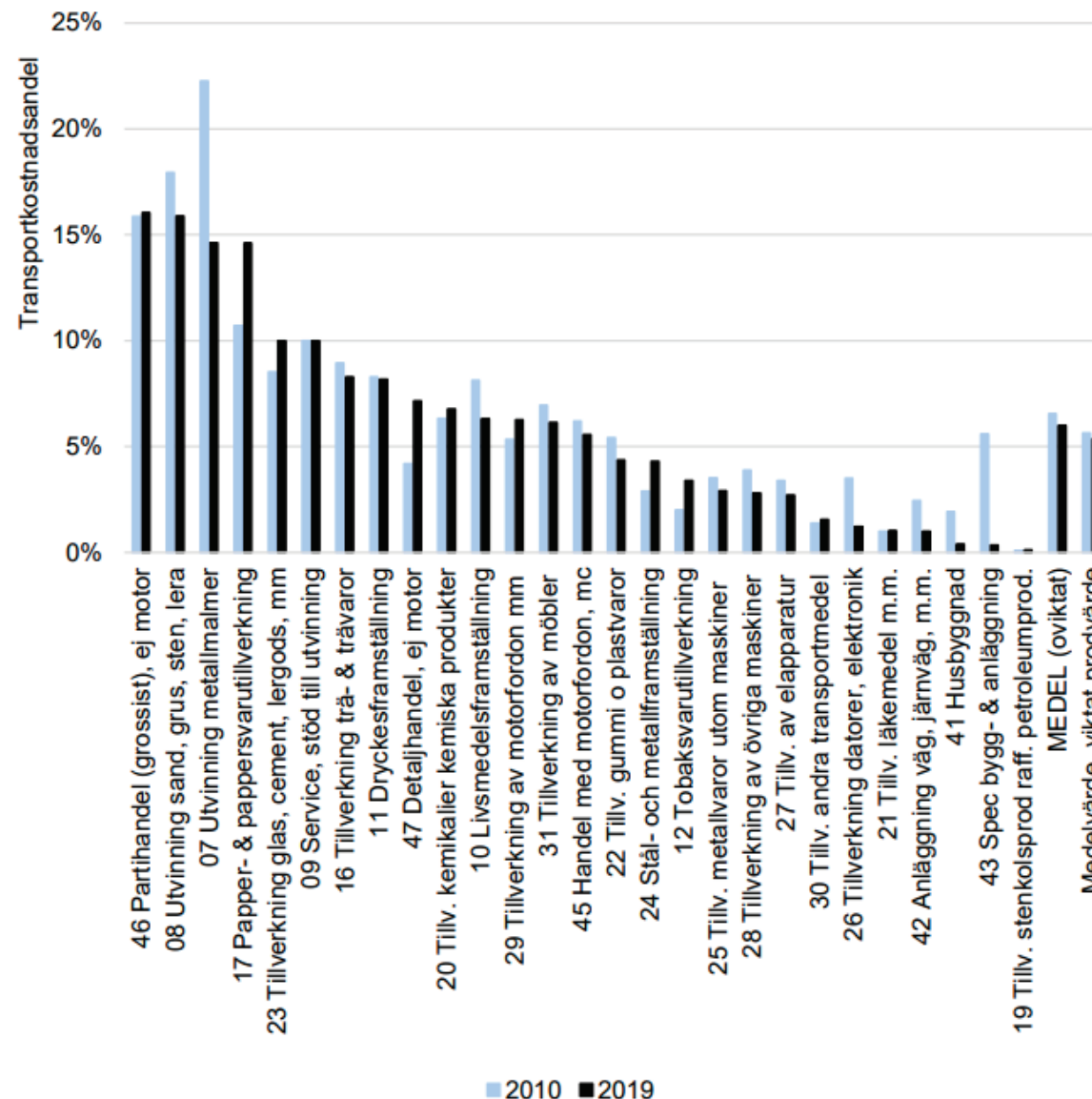
Figur 2.19. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2018.
Källa: The World Bank (2018)

Trafikslagens utbredning och konnektivitet



Figur 2.18. De svenska trafikslagens utbredning och konnektivitet (2018–2019).
 Källa: World Economic Forum (2019).

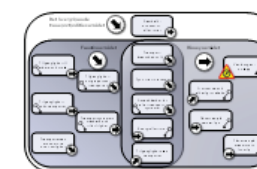
Transportkostnads- andelen av totala produktionskostnaden



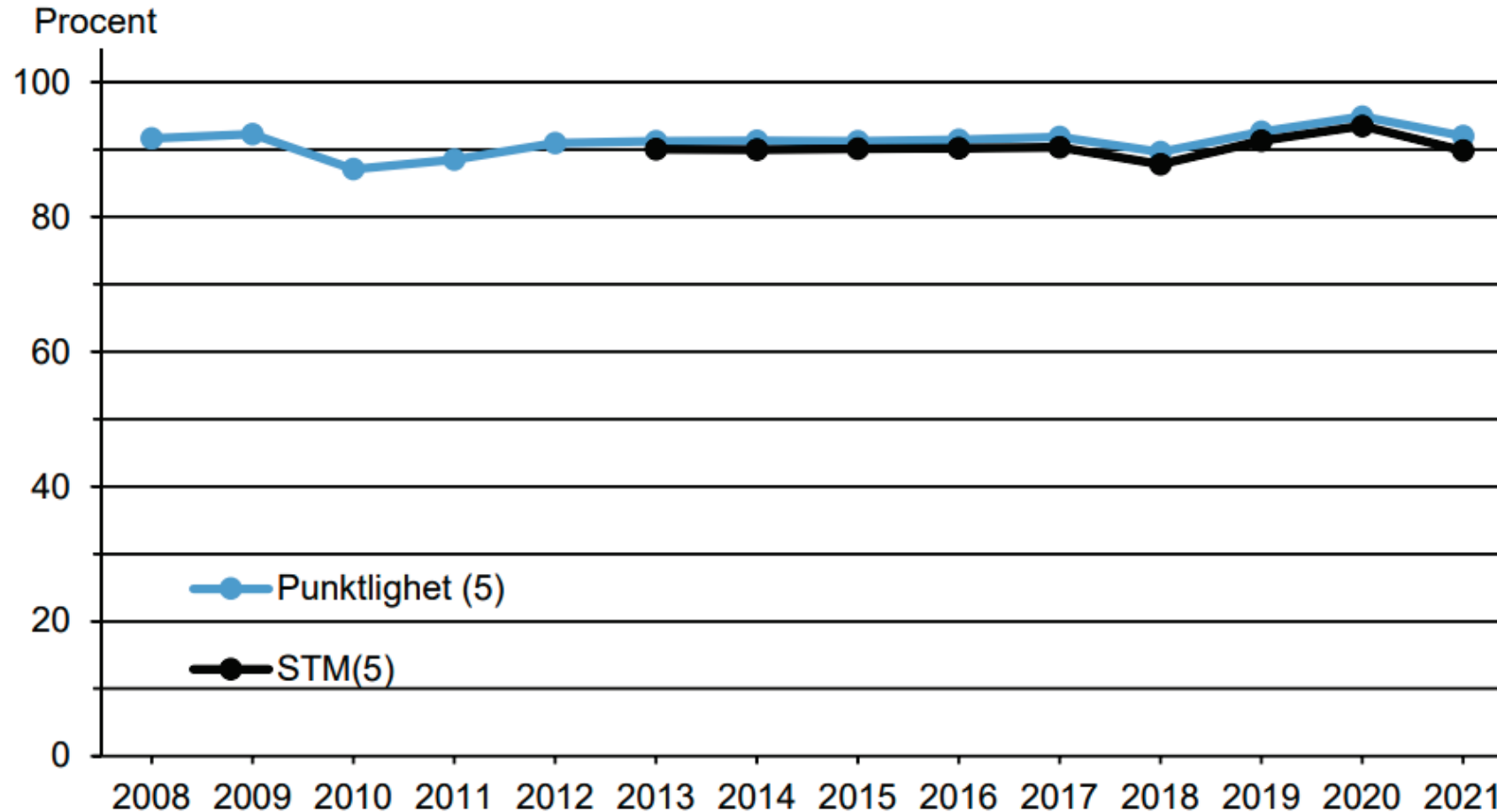
Figur 2.21. Transportkostnadsandel av totala produktionskostnad 2010 och 2019.

Källa: SCB (2021h)

Anm: Vissa SNI saknar värden för 2010. Dessa har imputerats med närmast tillgängliga år: 07 Utvinning metallmalmer (2014), 09 Service, stöd till utvinning (2016), 12 Tobaksvarutillverkning (2017). 2019 års värde har även imputerats för 09 Service, stöd till utvinning med 2016 års värde.



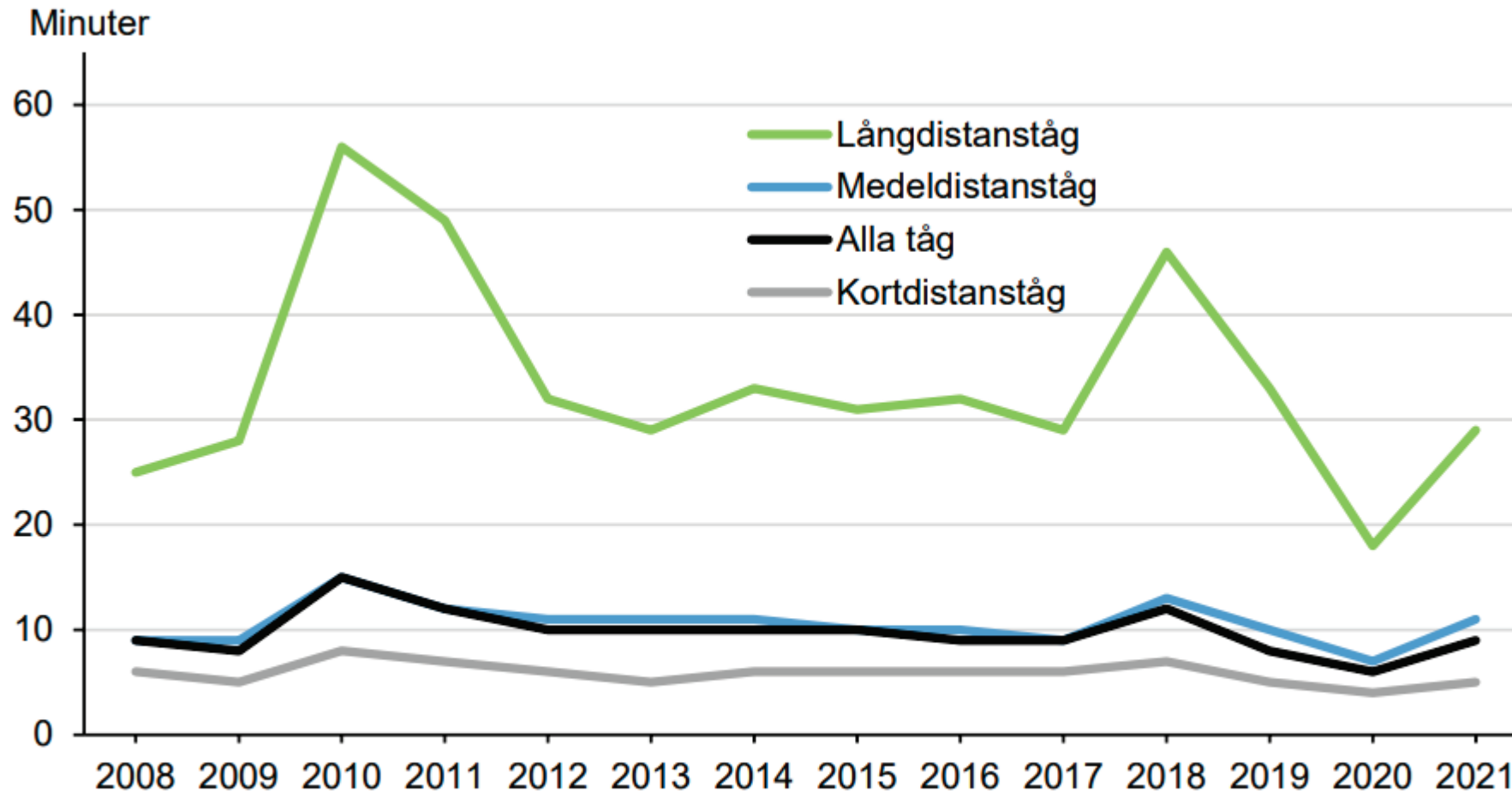
Transportsystemets standard och tillförlitlighet



Figur 2.3. Persontågens punktlighet och STM med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2020. Anm. STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång, som ankommit "i tid" – i det här fallet inom 5 minuter före eller efter planerad ankomsttid.

Källa: Trafikanalys (2022e)

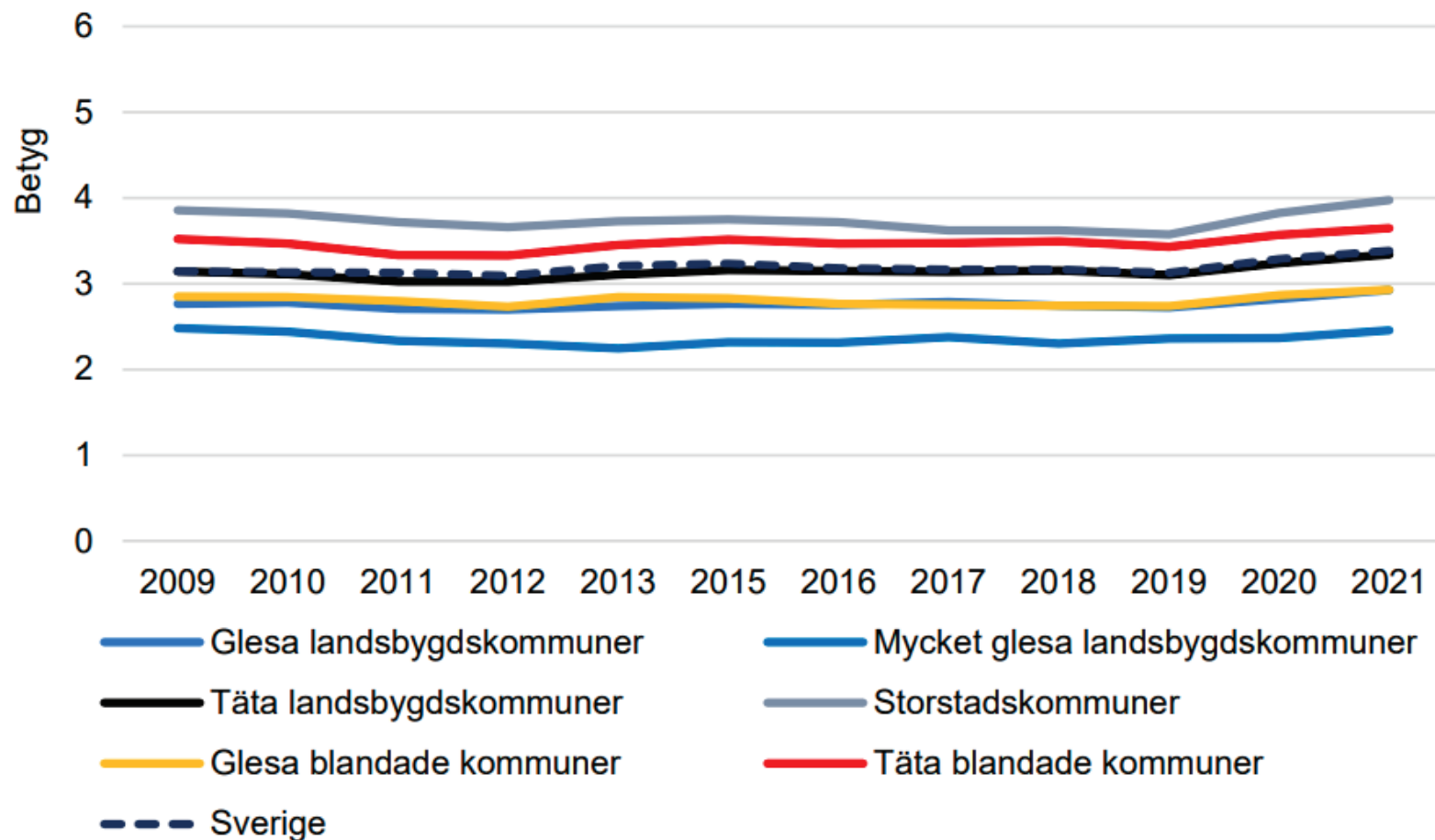
Restidsvariation



Figur 2.5. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tågsort (distans), 2008–2021.

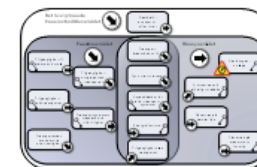
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet



Figur 2.6. Företagens upplevelse av vägnät, järnvägs- och flygförbindelser i kommunen, 2009–2021. Redovisat enligt Tillväxtanalys 2021 års kommungruppsindelning. Genomsnitt av betyg på en sexgradig skala, där 1 = dåligt och 6 = utmärkt.

Källa: Svenskt Näringsliv (2022), egen bearbetning.



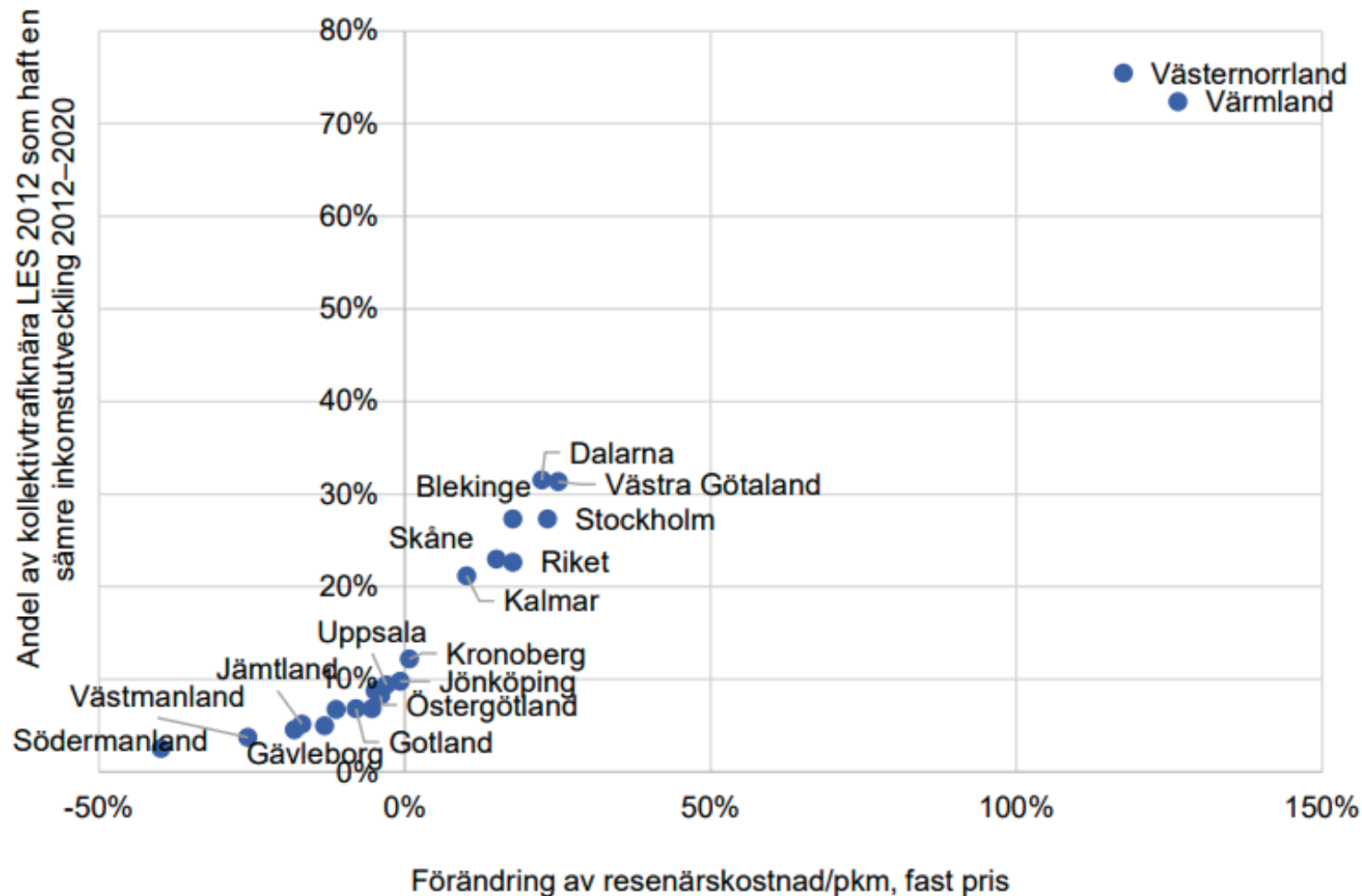
Transporternas ekonomiska överkomlighet - bil



Figur 2.23. Andel av personer med låg ekonomisk standard 2012 som haft en sämre inkomstutveckling 2012–2020 än kostnadsutvecklingen för det genomsnittliga drivmedlet per mil, efter län, mot kostnadsutvecklingen i länet. Procent.

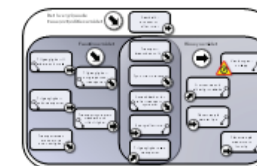
Källa: Transportstyrelsen, SCB Inkomster och skatter samt KPI, egna beräkningar.

Transporternas ekonomiska överkomlighet - kollektivtrafik

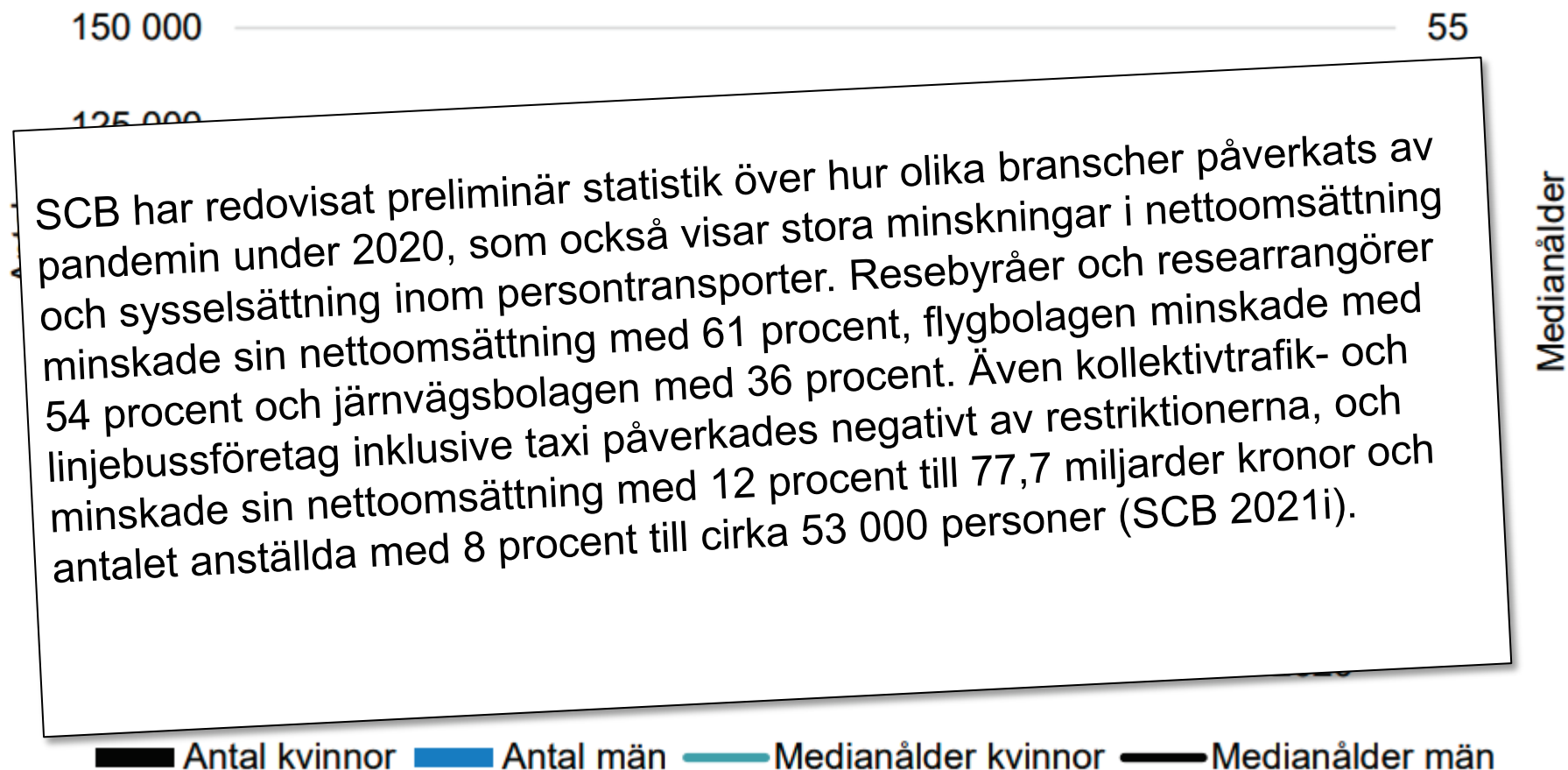


Figur 2.24. Andel av personer med låg ekonomisk standard 2012, och boende inom 1 000 m fågelvägen från en trafikerad hållplats, som haft en sämre inkomstutveckling 2012–2020 än kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken per personkilometer (pkm), efter län, mot kostnadsutvecklingen i länet. Procent.

Källa: Trafikanalys (2010, 2021e), SCB (2022d), egna beräkningar.



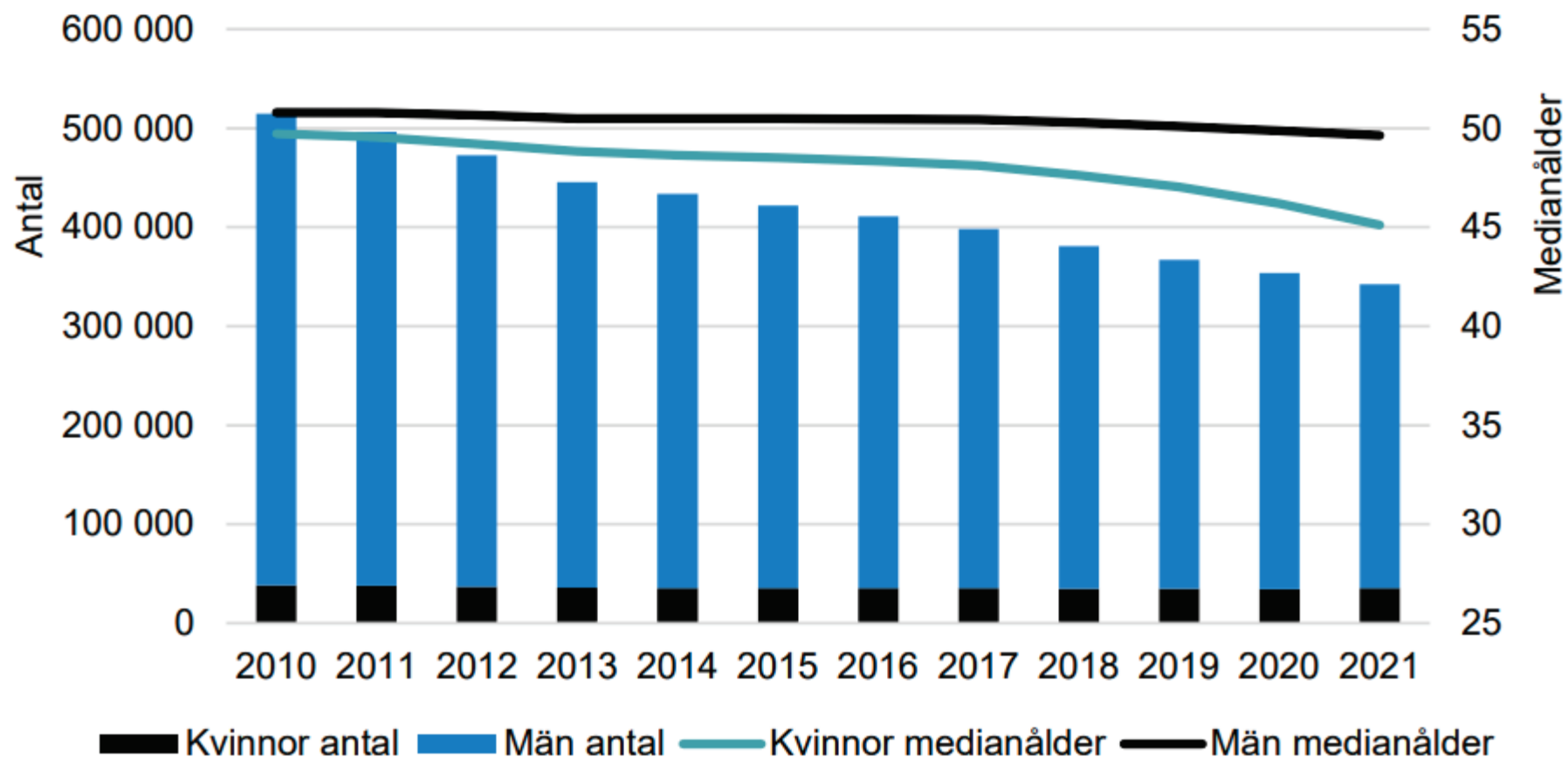
Transportbranschens villkor – Antal anställda



Figur 2.28. Antal anställda, 16–64 år, i transportyrken samt deras medianålder.

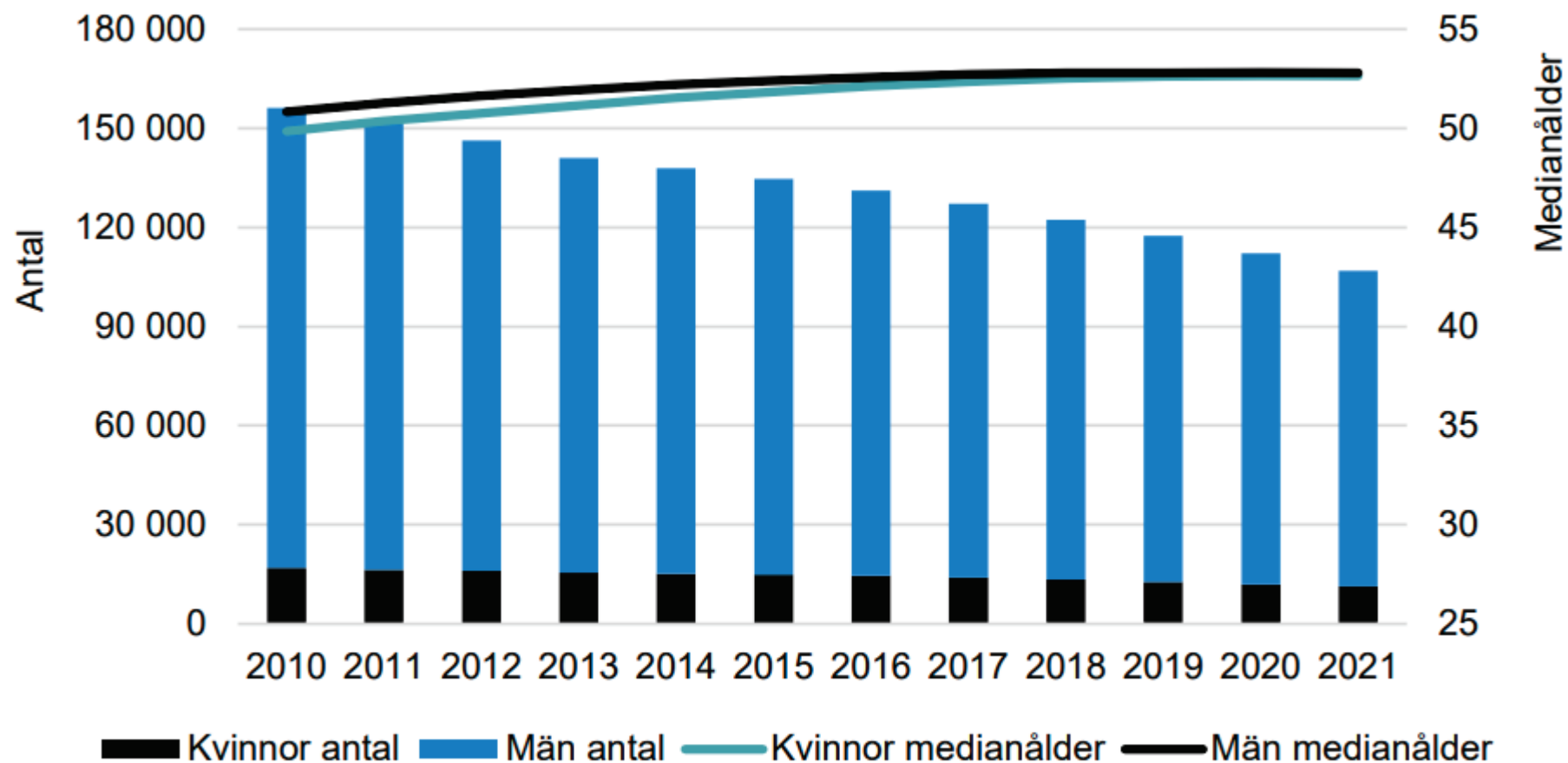
Källa: Yrkesregistret, SCB (2022g)

Körkortsinnehavare med behörighet C

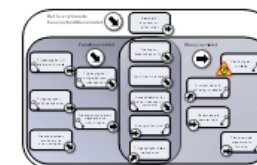


Figur 2.31. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder. Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2022b).

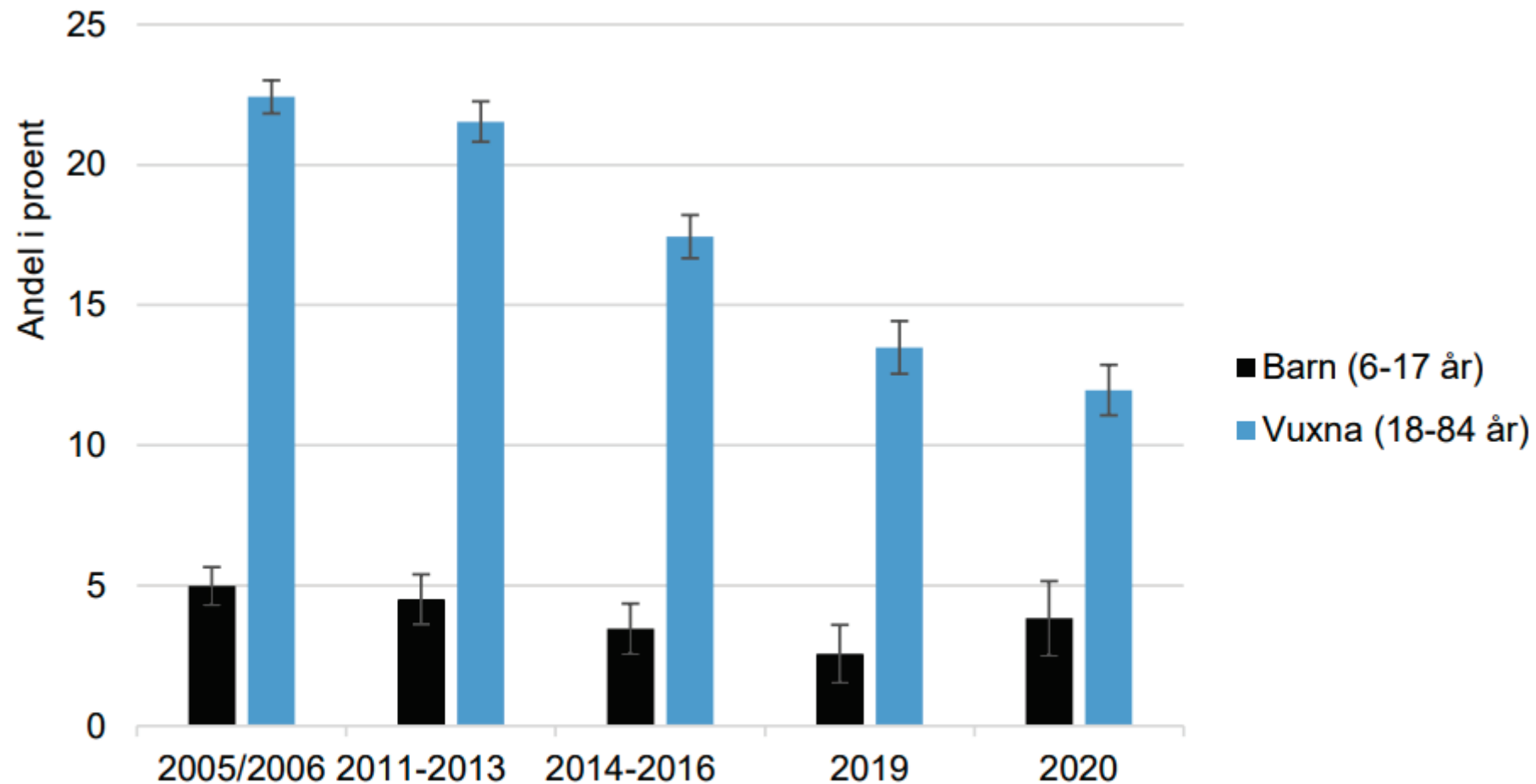
Körkortsinnehavare med behörighet D



Figur 2.32. Antal körkortsinnehavare med behörighet D (buss), 18–64 år, samt deras medianålder.
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2022b)

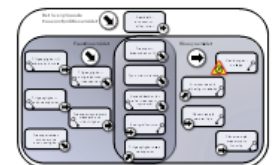


Fysiskt aktiva resor



Figur 2.33. Andel barn (6–17 år) som har minst en timmes fysisk aktivitet (motsvarande 5 km till fots eller 15 km med cykel) och andel vuxna (18–84 år) som har minst en halvtimmes fysisk aktivitet en genomsnittlig dag (motsvarande 2,5 km till fots eller 7,5 km med cykel), procent.

Källa: Resvaneundersökningen, RVU. Trafikanalys 2021. Egna bearbetningar.



Användbarhet för alla i transportsystemet

Tabell 3.18. Benägenheten att avstå från att resa kollektivt av olika skäl. PSY, FYS och KOG avser psykisk, fysisk respektive kognitiv funktionsnedsättning.

Panel	Har du avstått från att resa kollektivt på grund av...?	Funktionsnedsättning		Relativ risk*	Konfidensintervall 95%	
		Någon	Ingen			
3	Coronapandemin	55,3 %	53,6 %	1,0	1,0	1,1
3	Otillräcklig trafikinformation	14,0 %	9,0 %	1,6	1,3	2,0
3	Att inte klara av det på egen hand	6,1 %	1,1 %	5,5	3,4	8,9
3	Coronapandemin	C PSY	Ingen	1,2	1,1	3
		B FYS	Ingen			
3	Att inte klara av det på egen hand	10,6 %	1,1 %	9,5	5,6	16,0
1	Att inte klara av det på egen hand	19,8 %	3,5 %	5,7	3,7	8,9
3	Otillräcklig trafikinformation	D KOG	Ingen	2,7	1,9	3,7
2	Att det är svårt att planera	65,7 %	52,2 %	1,3	1,1	1,5



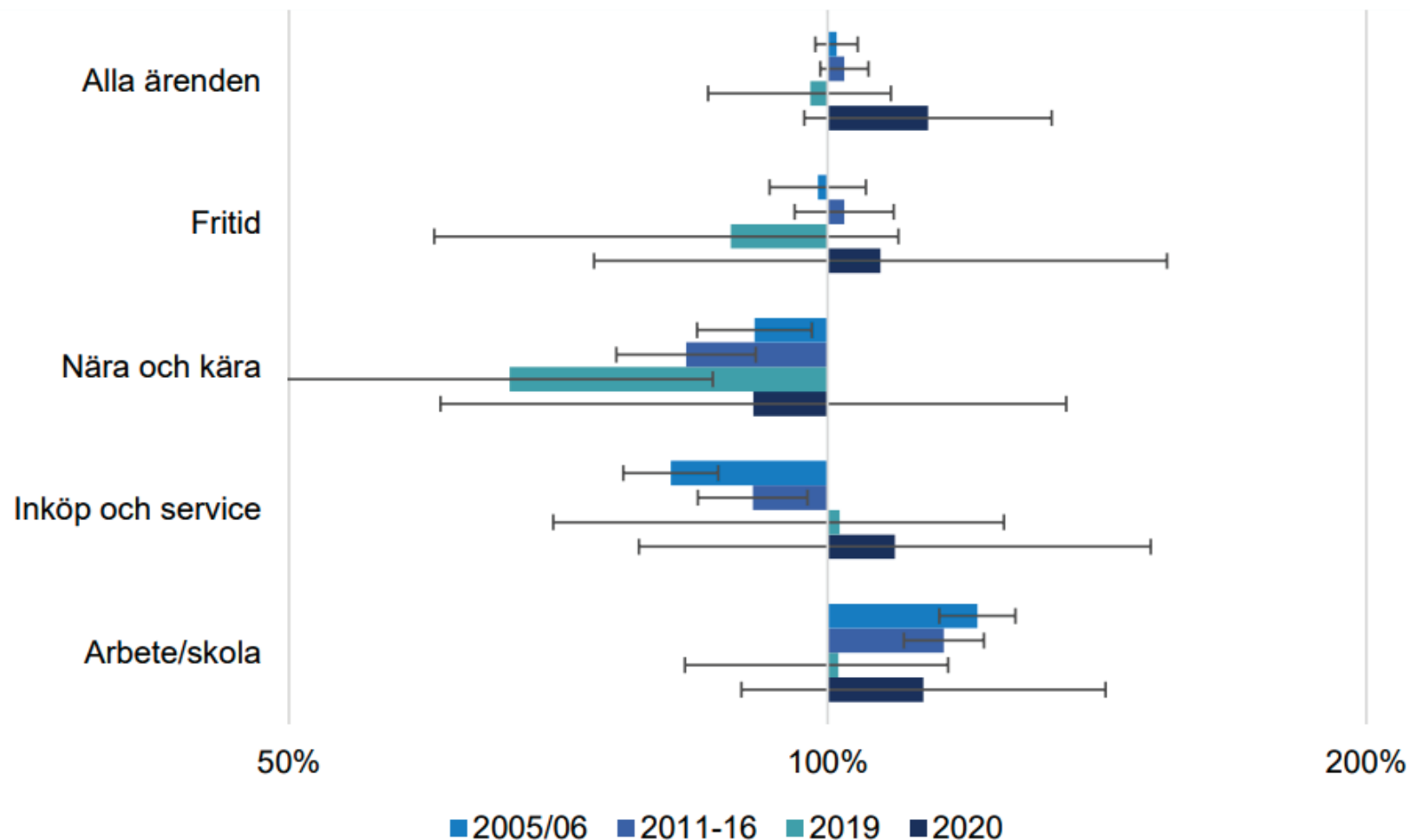
* Relativ risk innebär här hur mycket mer sannolikt det är att en person med den aktuella funktionsnedsättningen ska ha avstått från en resa av respektive orsak, än att en person utan funktionsnedsättning ska ha avstått.

Källa: Trafikanalys bearbetning av enkätsvar från Kantar-Sifo

Användbarhet för alla – information på webbplatser

Tillgänglighetsinformation	2019	2021	Tillgänglighetsinformation	2019	2021
Utrymmet för rullstol på bussar	90%	90%	Höjd-/nivåskillnader vid station	43%	28%
Förekomst av ledsagning på stationer	85%	83%	Förekomst av ledstråk på hållplatser	29%	24%
Utrymmet för rullstol på spårfordon	79%	82%	Tillgänglighetsåtgärder på busslinjer	30%	24%
Förekomst av ramp på spårfordon	79%	79%	Förekomst av punktskrift på stationer	21%	22%
Råd för allergiker på bussar	62%	79%	Förekomst av hörslinga på spårfordon	21%	21%
Förekomst av ramp på bussar	76%	71%	Förekomst av automatisk dörr till station	7%	17%
Förekomst av låggolv på bussar	67%	71%	Förekomst av toalett på bussar	10%	12%
Förekomst AV-utrop på bussar*	57%	62%	Förekomst av prator på stationer	14%	11%
Förekomst av låggolv på spårfordon	43%	57%	Förekomst av punktskrift på hållplatser	5%	10%
Råd för allergiker på spårfordon	21%	53%	Förekomst av AV-utrop på hållplatser*	5%	7%
Förekomst av toalett på stationer	50%	50%	Förekomst av hörslinga på stationer	29%	6%
Förekomst av AV-utrop på spårfordon*	57%	46%	Förekomst av prator på hållplatser	10%	5%
Förekomst av toalett på spårfordon	50%	46%	Förekomst av hörslinga på bussar	10%	5%
Tillgänglighetsåtgärder på spårlinjer	38%	36%	Förekomst av AV-utrop på stationer*	7%	3%
Förekomst av hiss på stationer	36%	31%	Förekomst av punktskrift på bussar	0%	0%
Höjd-/nivåskillnader vid hållplats	35%	29%	Förekomst av punktskrift på spårfordon	0%	0%
Förekomst av ledstråk på stationer	43%	28%	Förekomst av hörslinga på hållplatser	0%	0%

Skillnader i resandet mellan män och kvinnor

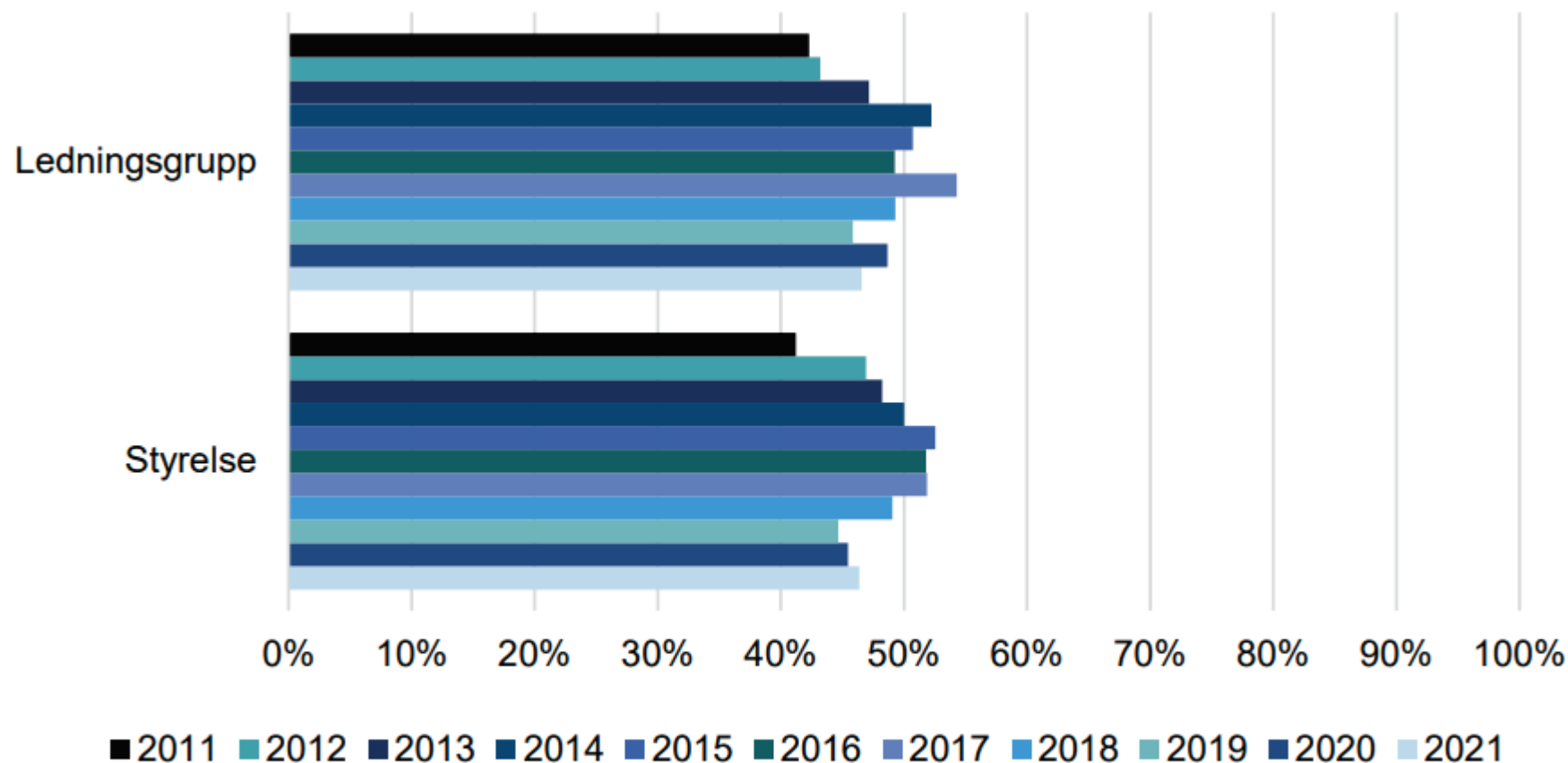


Figur 2.37. Mäns restid för regionala resor (vardagsresande) relativt kvinnors efter delresans ärende. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor.

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och Resvanor i Sverige 2019 och 2020.

Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

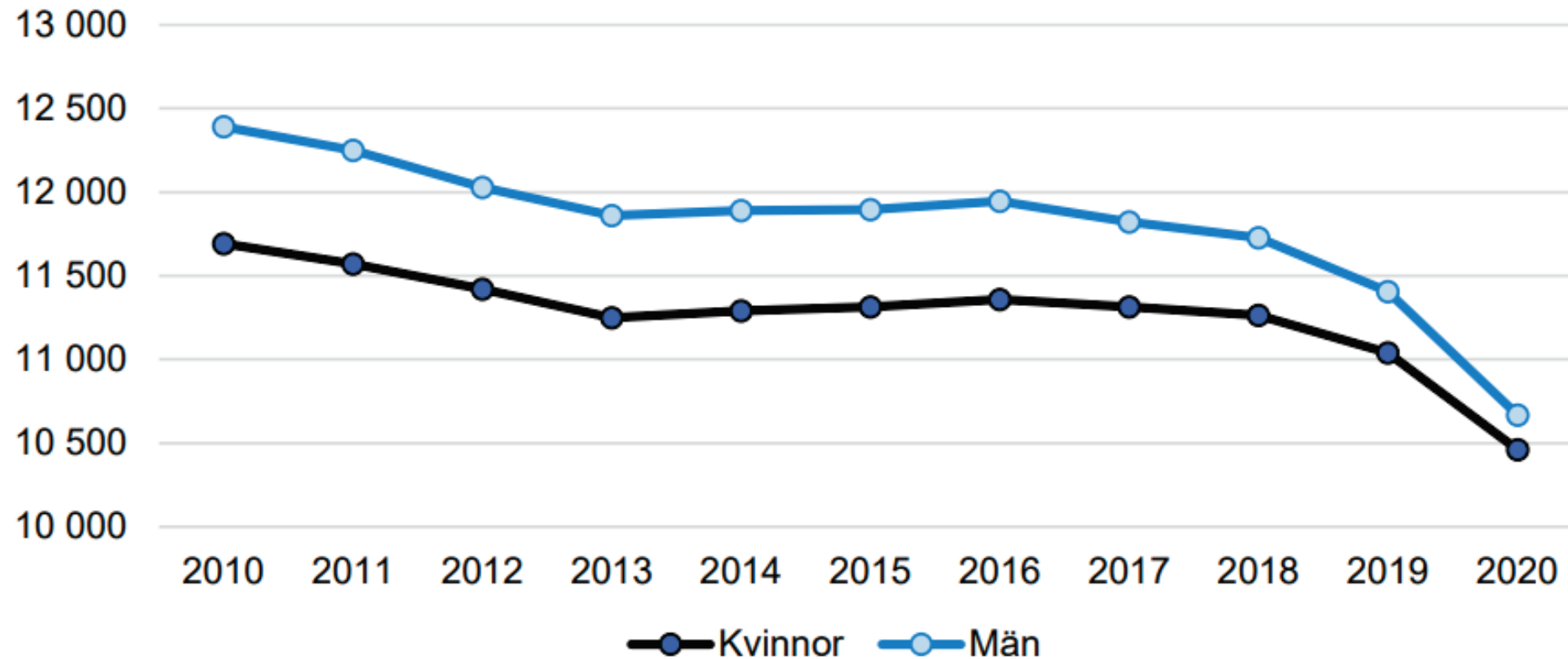
Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser



Figur 2.39. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag⁷³ inom transportsektorn. Årtalen går uppifrån och nedåt.

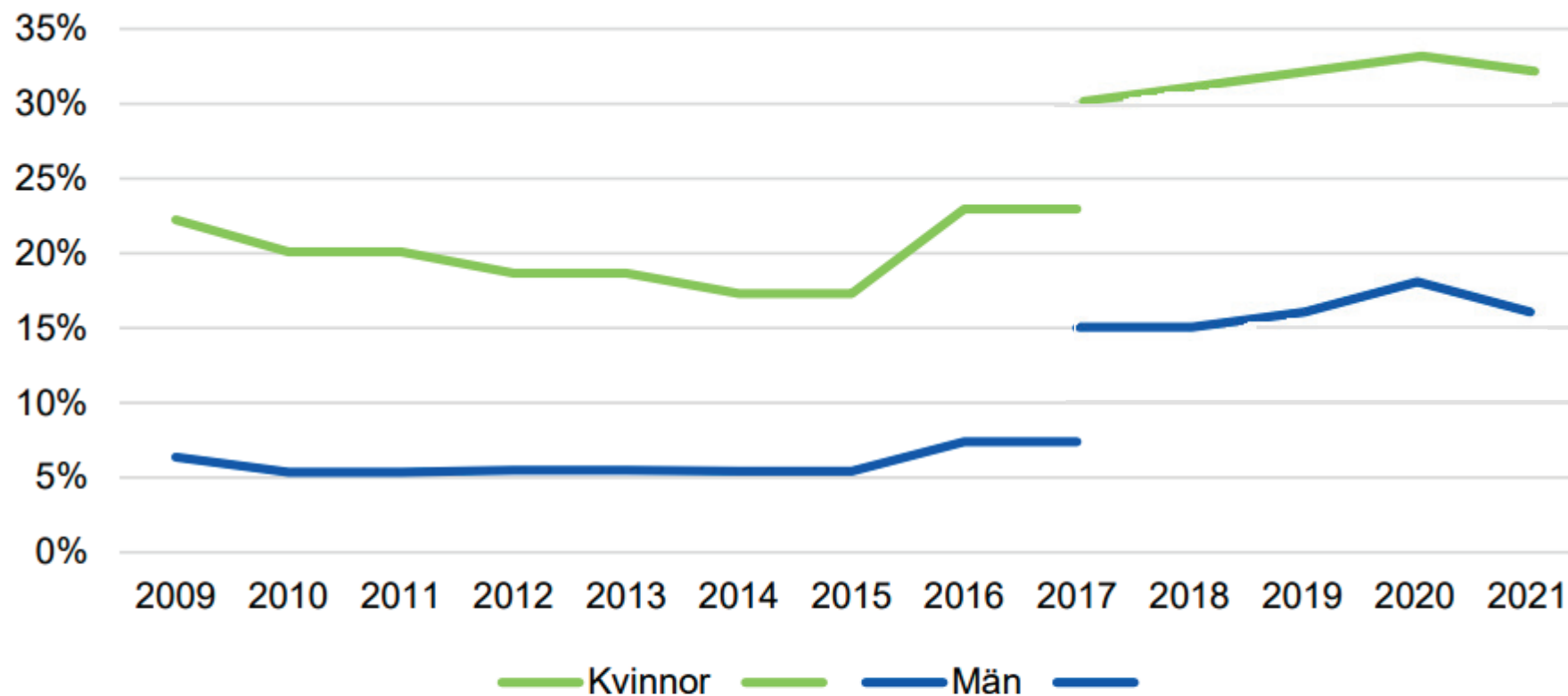
Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.

Skillnader i körsträckor



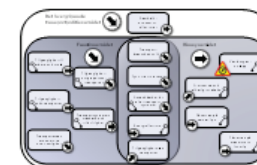
**Figur 2.43. Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar ägda av fysiska personer. Observera att skalan för den lodräta axeln inte börjar på 0.
Källa: Trafikanalys (2020c, 2020e).**

Användbarhet för alla - subjektiv trygghet

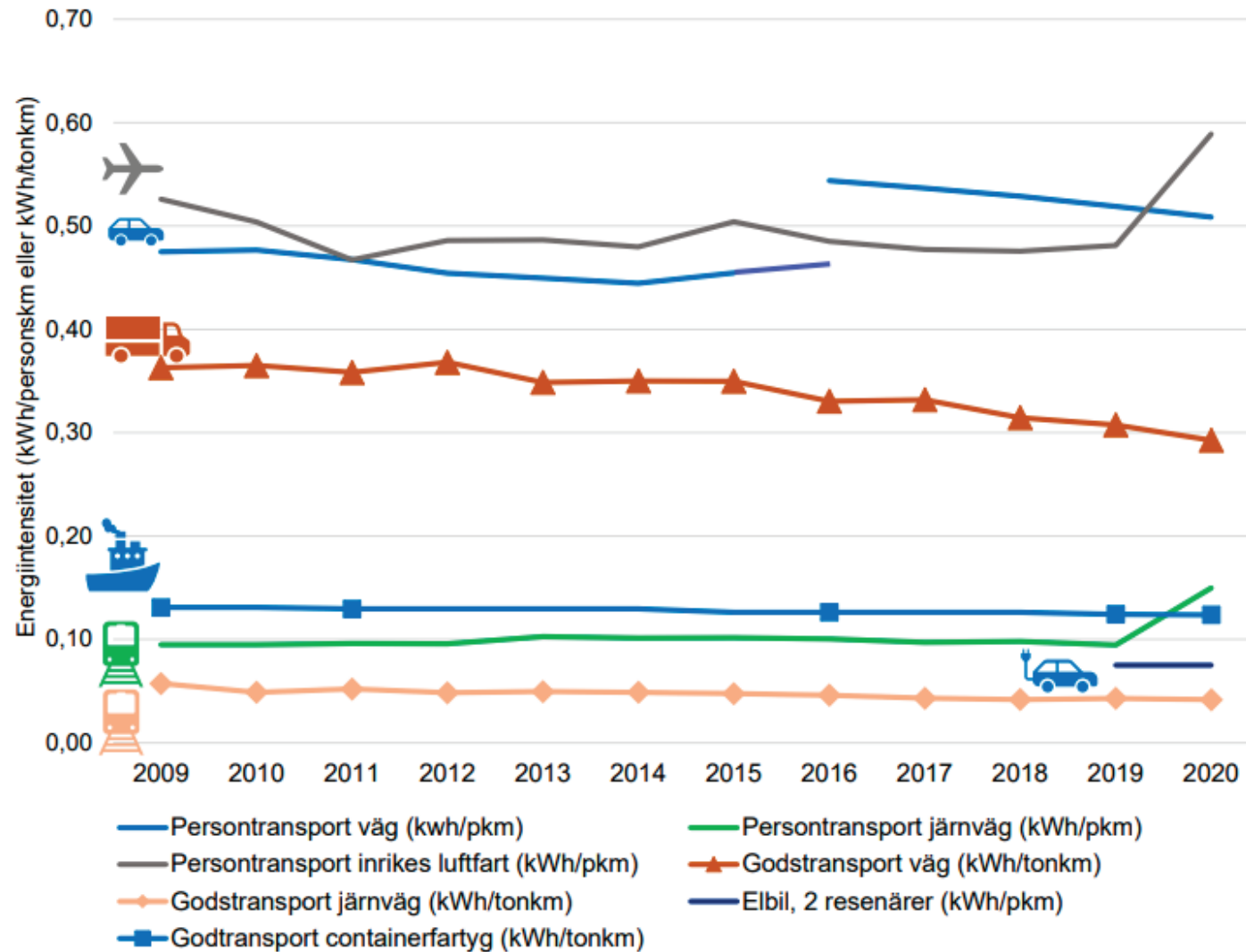


Figur 2.47. Andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året (2006–2017) respektive mycket eller ganska ofta (2017–2020) valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott.

Källa: Brå (2021) och Trafikanalys (2021j).

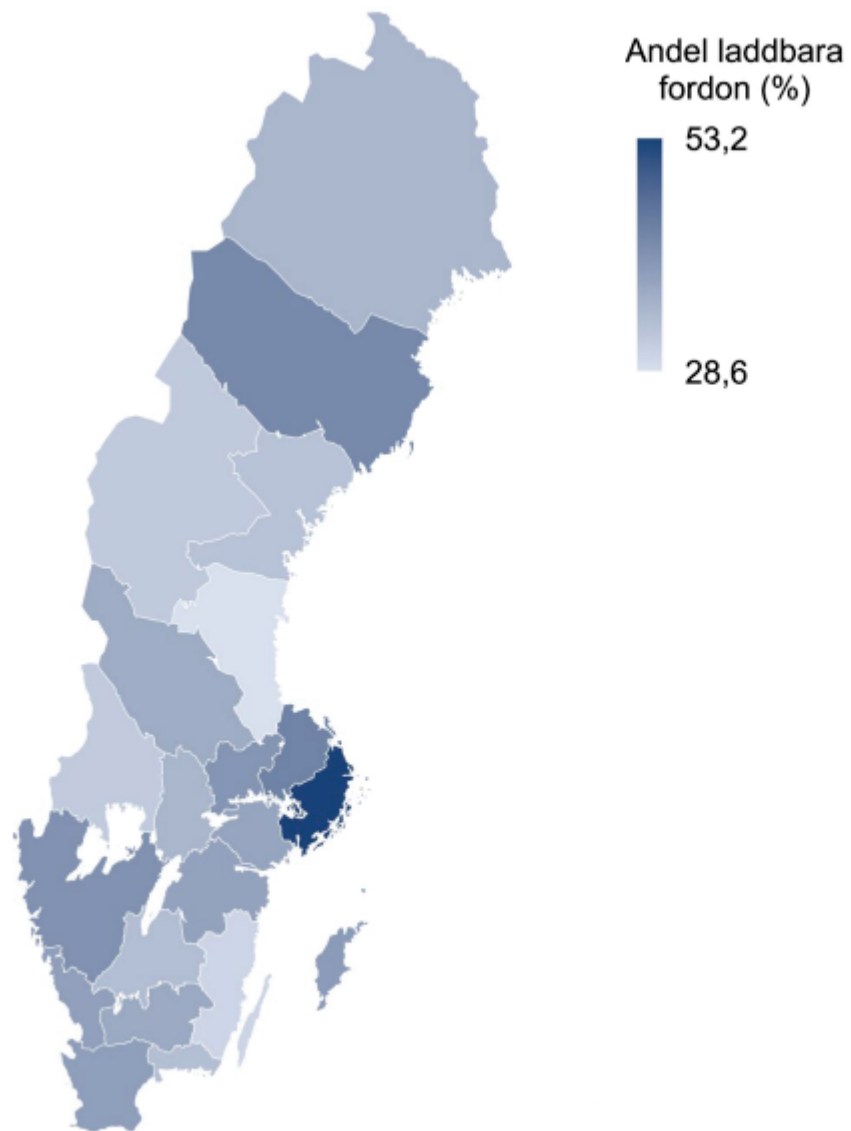


Energieffektivitet - energiintensitet



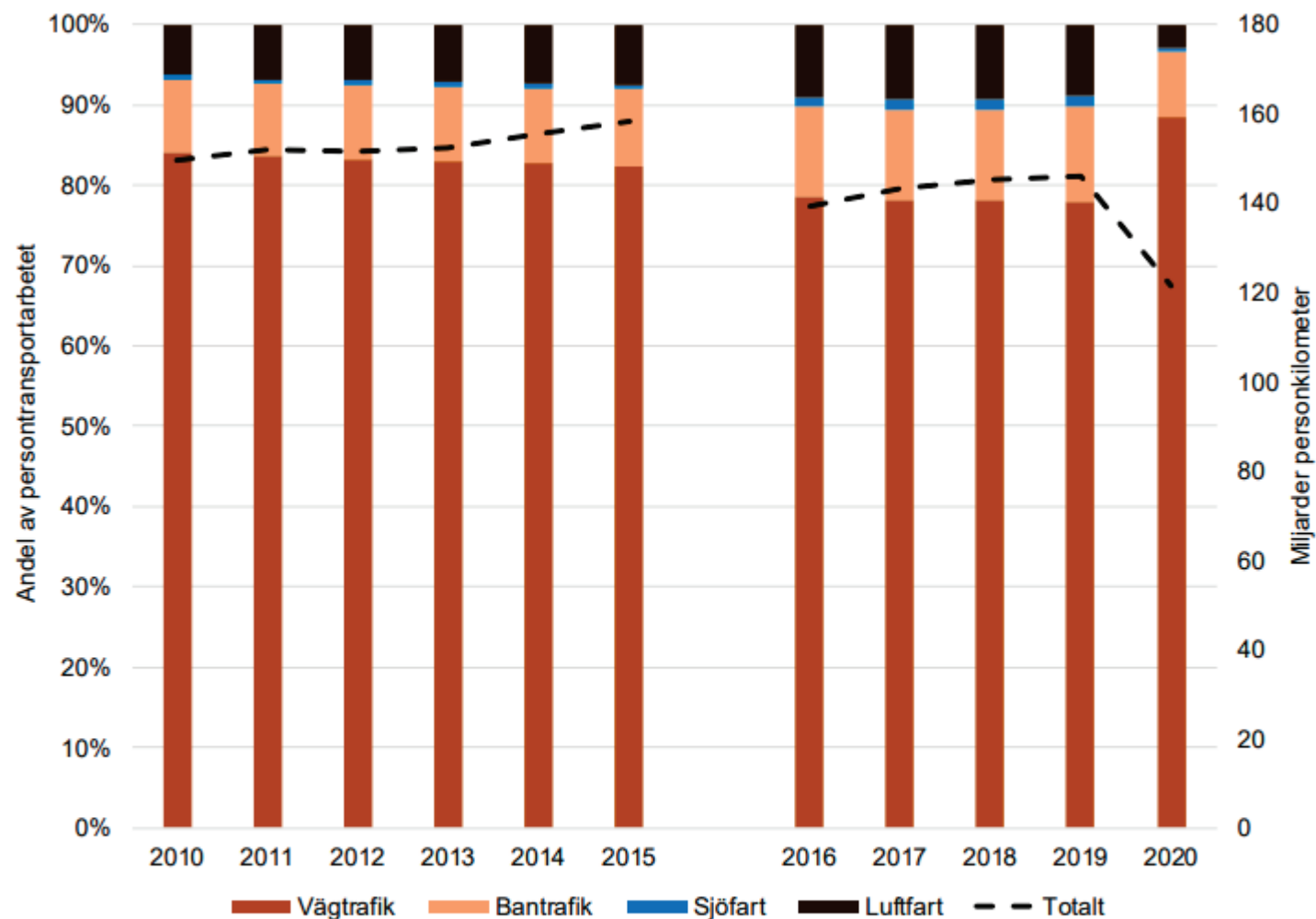
Figur 2.48. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransportarbete (kWh/tonkilometer) 2009–2020. En lägre energiintensitet innebär en högre energieffektivitet. I diagrammet visas också energiintensiteten för en modern elbil, förutsatt att den framförs med förare och en passagerare. Den beräkningen tar inte hänsyn till energiförluster vid elproduktion, distribution eller laddning.

Laddbara personbilar – från marginal till norm på två år

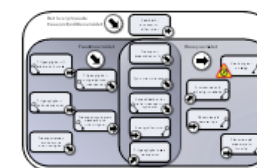


**Figur 2.51. Andel laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) av antalet nyregistreringar per län under 2021.
Källa: Trafikanalys (2022c)**

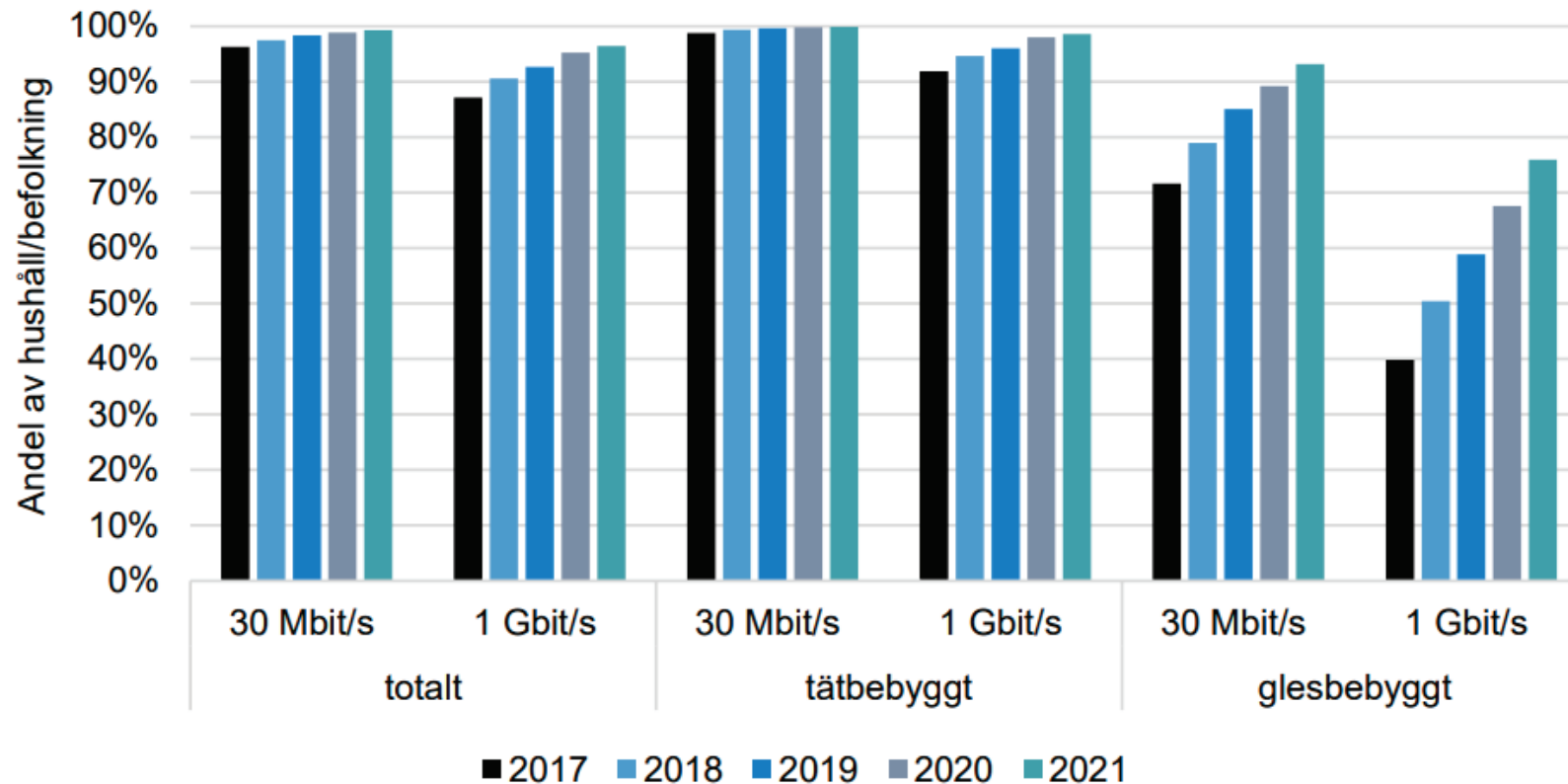
Energieffektivitet – persontransporter



Figur 2.52. Andelar av det inrikes persontransportarbetet per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer 2009–2020 (skalan till höger). Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luftfart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum. Källa: Trafikanalys (2021g).



Tillgänglighet utan transporter

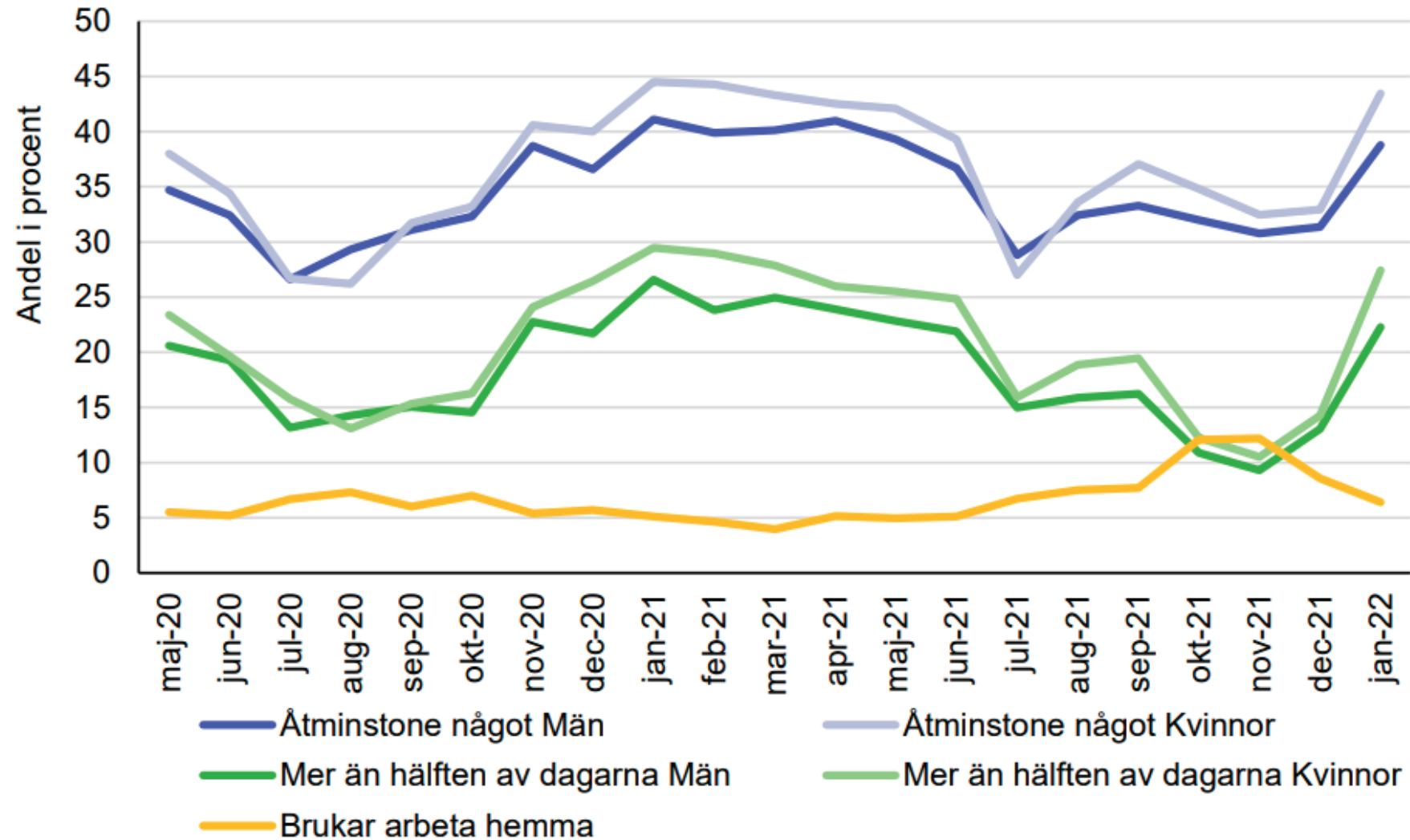


Figur 2.35. Hushållens tillgång, eller absoluta närhet, till bredband med olika hastigheter, 2017–2021. Andel hushåll totalt, i tätbebyggt respektive glesbebyggt område.

Anm: Tillgången till 1 Gbit/s är densamma som för 100 Mbit/s, då samma accesstekniker antas användas i båda hastigheterna (fiber och kabel-TV). Fram till 2020 baseras andelen på bostäder, från 2021 på befolkningen.

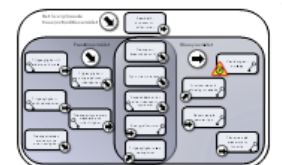
Källa: PTS (2022)

Arbeta från hemmet – en vana som kommer bestå?

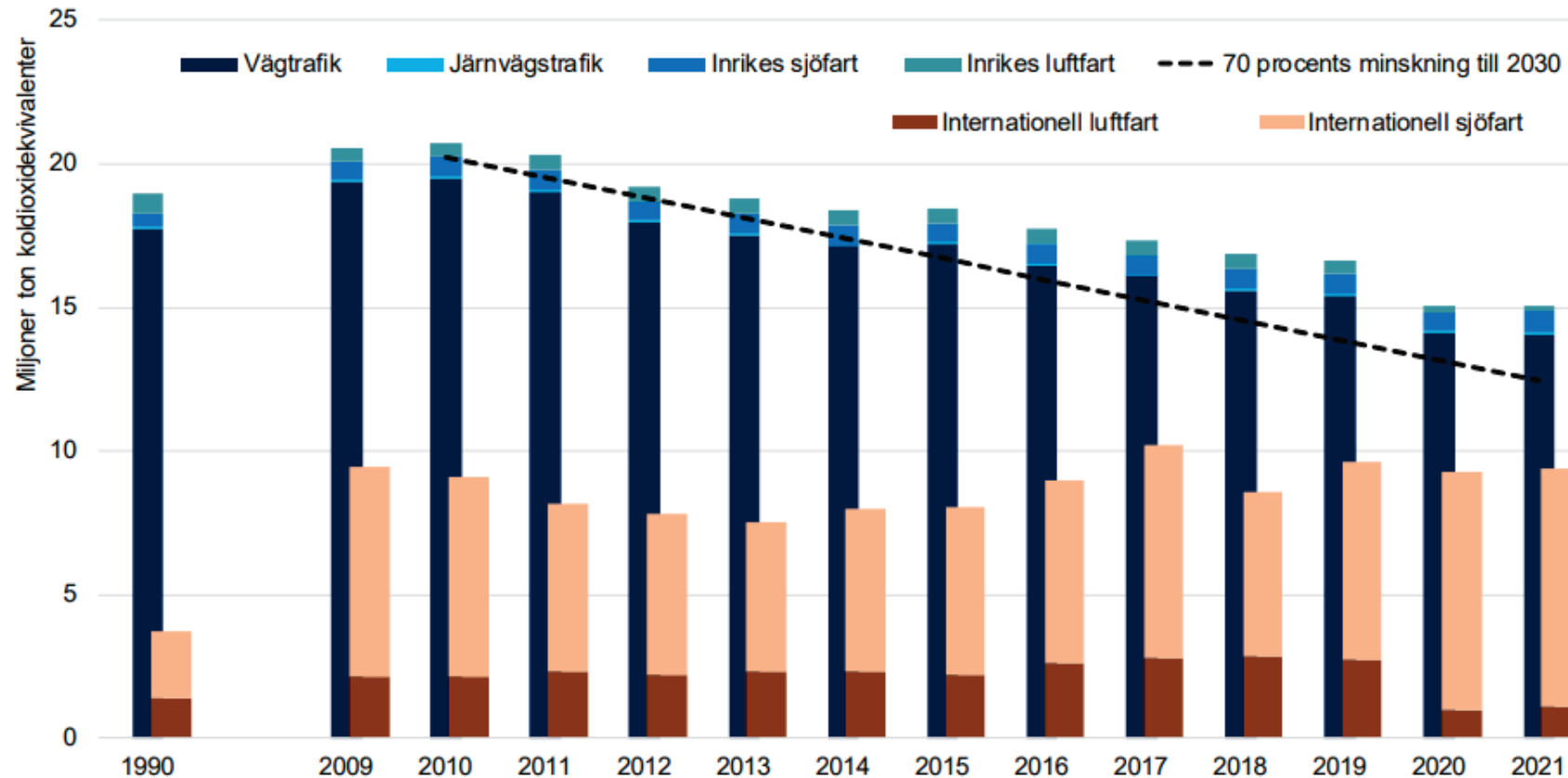


Figur 2.36. Andel personer i arbete som arbetat i olika grad hemifrån under referensveckan, efter kön.

Källa: SCB (2022b, 2022c).



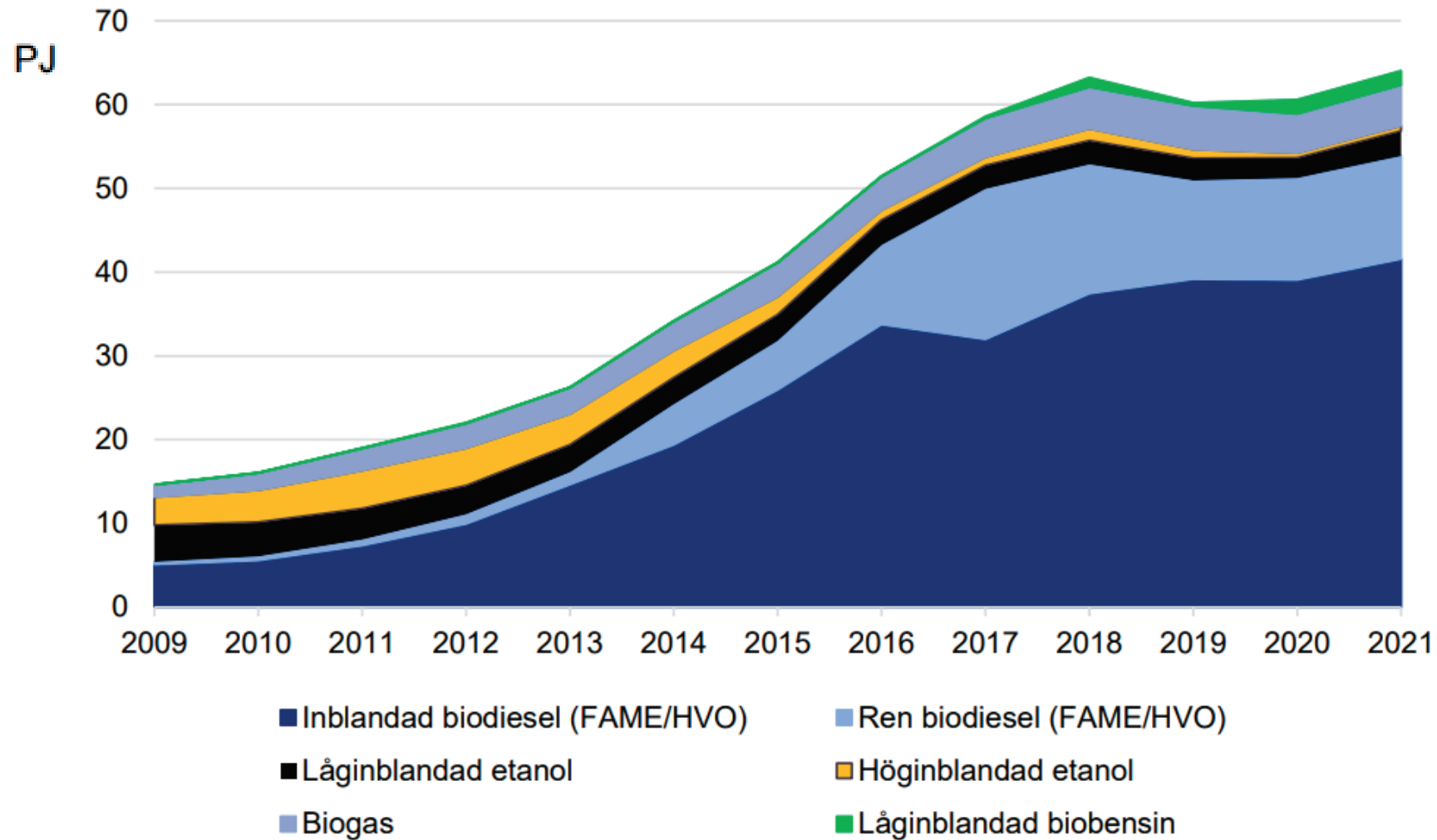
Växthusgasutsläpp



Figur 2.55. Utsläpp av växthusgaser per trafikslag (miljoner ton koldioxidekvivalenter), år 1990 samt åren 2009–2021. Den streckade linjen markerar den linjära utvecklingsbana som krävs för att nå etappmålet om att reducera utsläppen från inrikes transporter exklusive luftfart (de blå staplarna utom den översta) med 70 procent till år 2030.

Källa: 1990, 2005–2020 Naturvårdsverket (2021a) och Naturvårdsverket (2021e). 2021 års värden är baserade på preliminära uppgifter från Trafikverket (vägtrafiken) och Transportstyrelsen (luftfart) samt en uppskattning baserad på förändringen i totala antalet anlöp i svenska hamnar (sjöfart). Bantrafikens utsläpp 2021 har uppskattats med förändringen i antalet tågkilometer jämfört med 2020 baserat på uppgifter i Trafikverkets årsredovisningar.

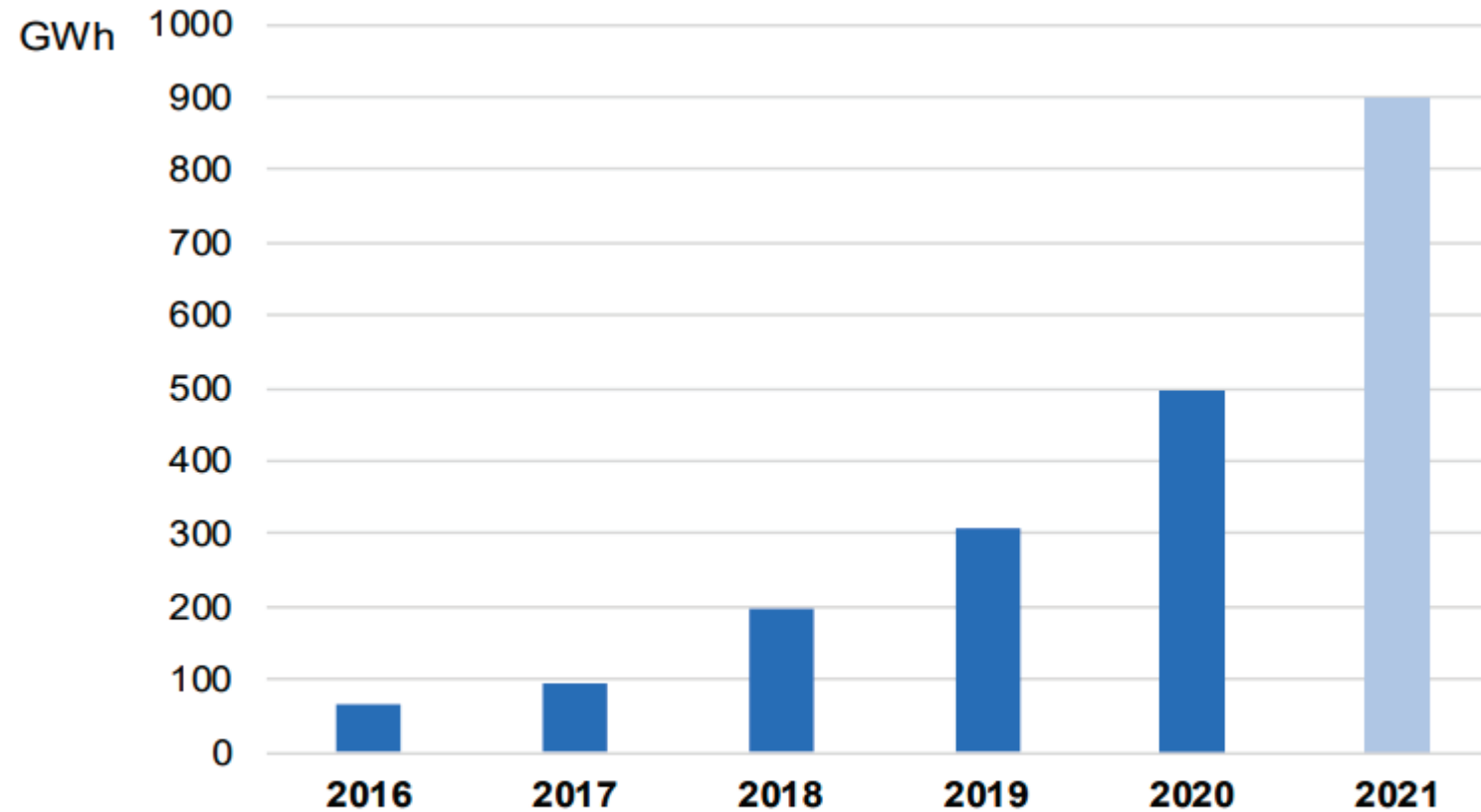
Leveranser av biodrivmedel



Figur 2.56. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, PJ, 2009–2021.

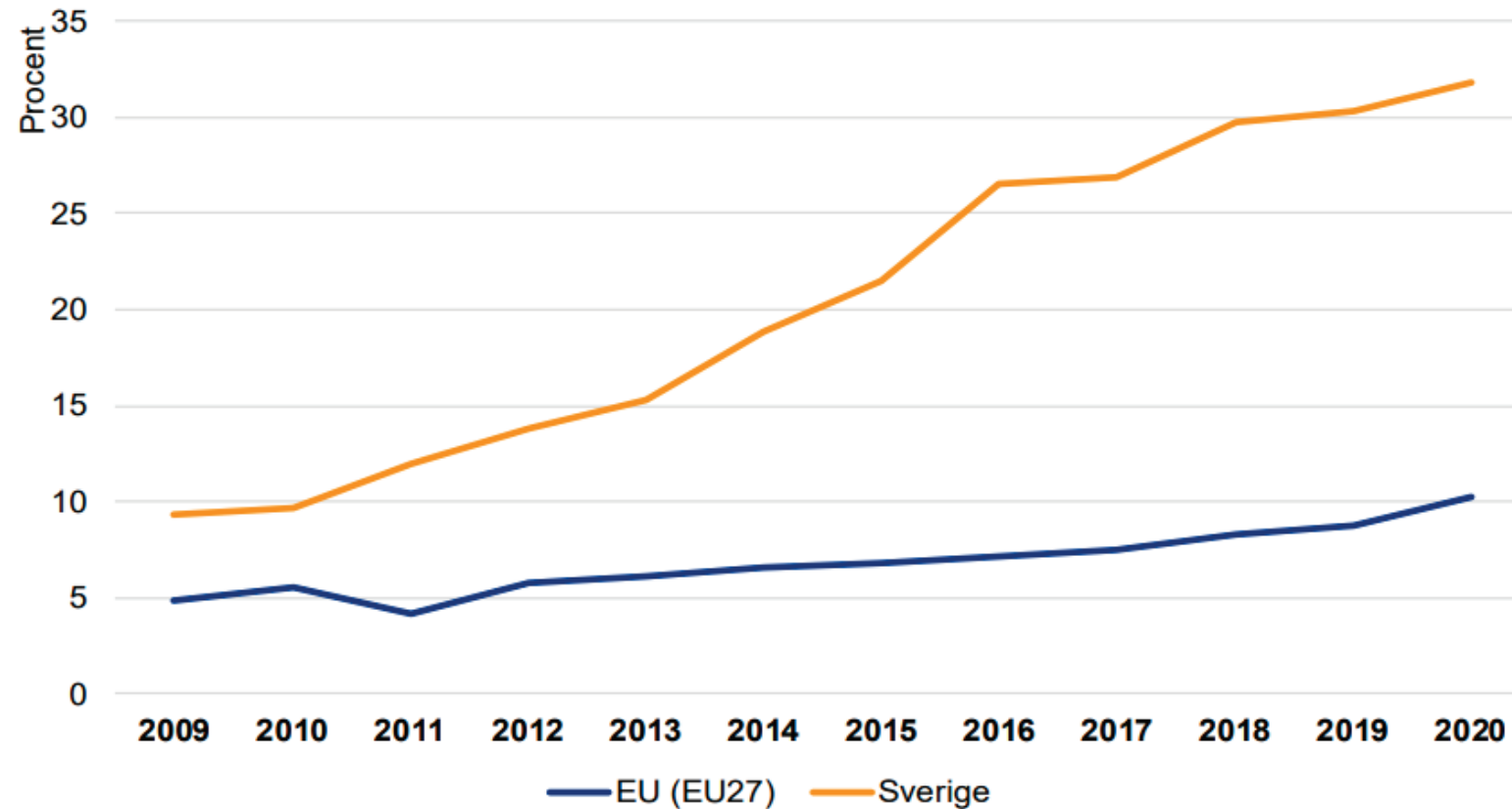
Källa: 2009–2020 (Energimyndigheten 2022) 2021 uppskattat baserat på förändringar i leveransvolymen enligt Drivkraft Sverige (2022). OBS! det saknas uppgifter om biobensinleveranser under 2021, varför dessa i diagrammet har uppskattats med 2020 års värde.

Elanvändning i vägtrafiken



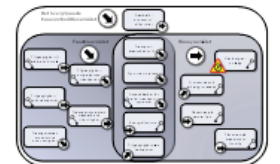
Figur 2.58. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2021, GWh.
Källa: 2016–2020 Energimyndigheten (2021b), avseende 2021 preliminär uppskattning från Trafikverket (2022j).

Andel förnybar energi i transportsektorn

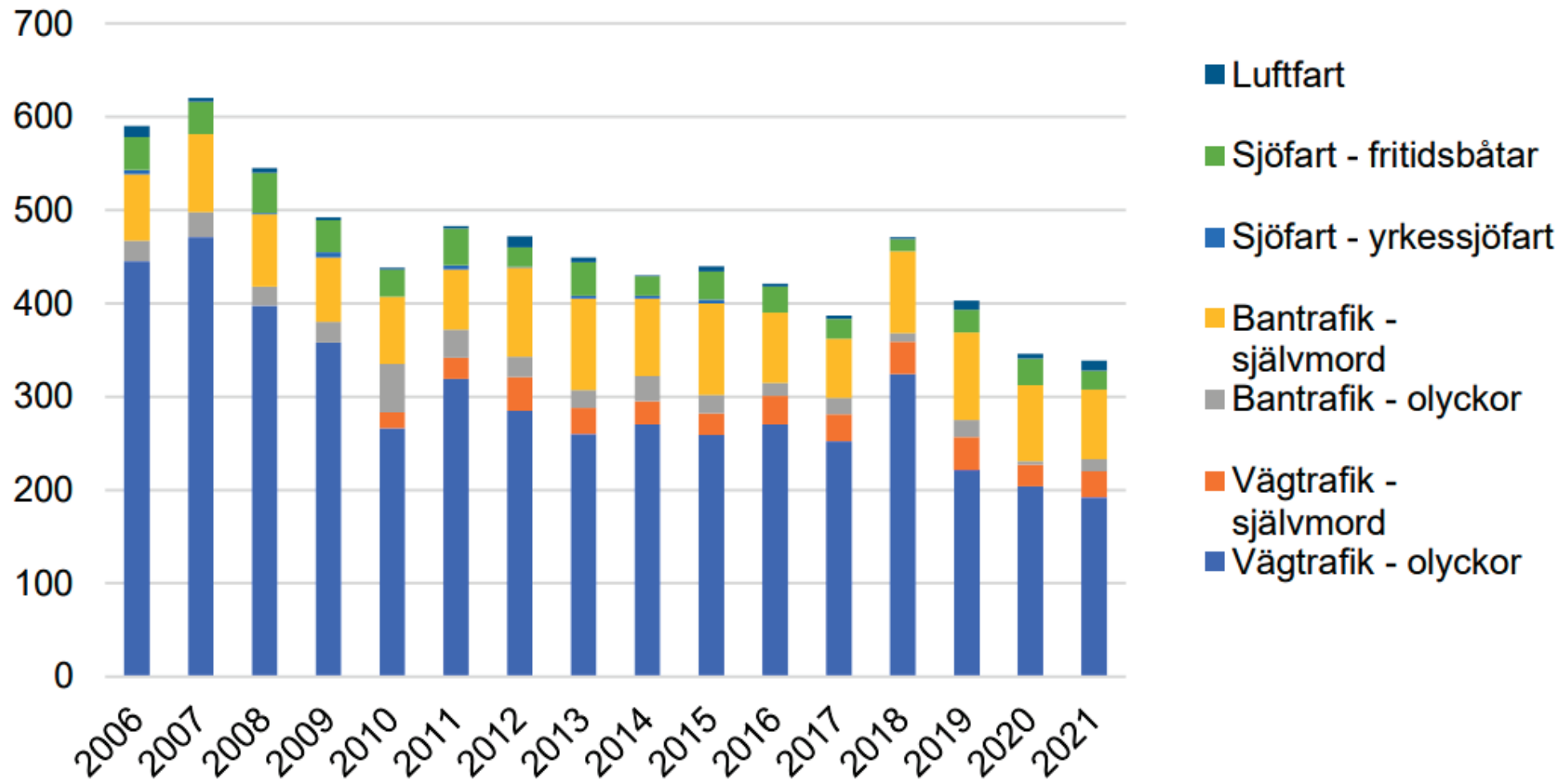


Figur 2.59. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige och genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2020.

Källa: Eurostat (2022).

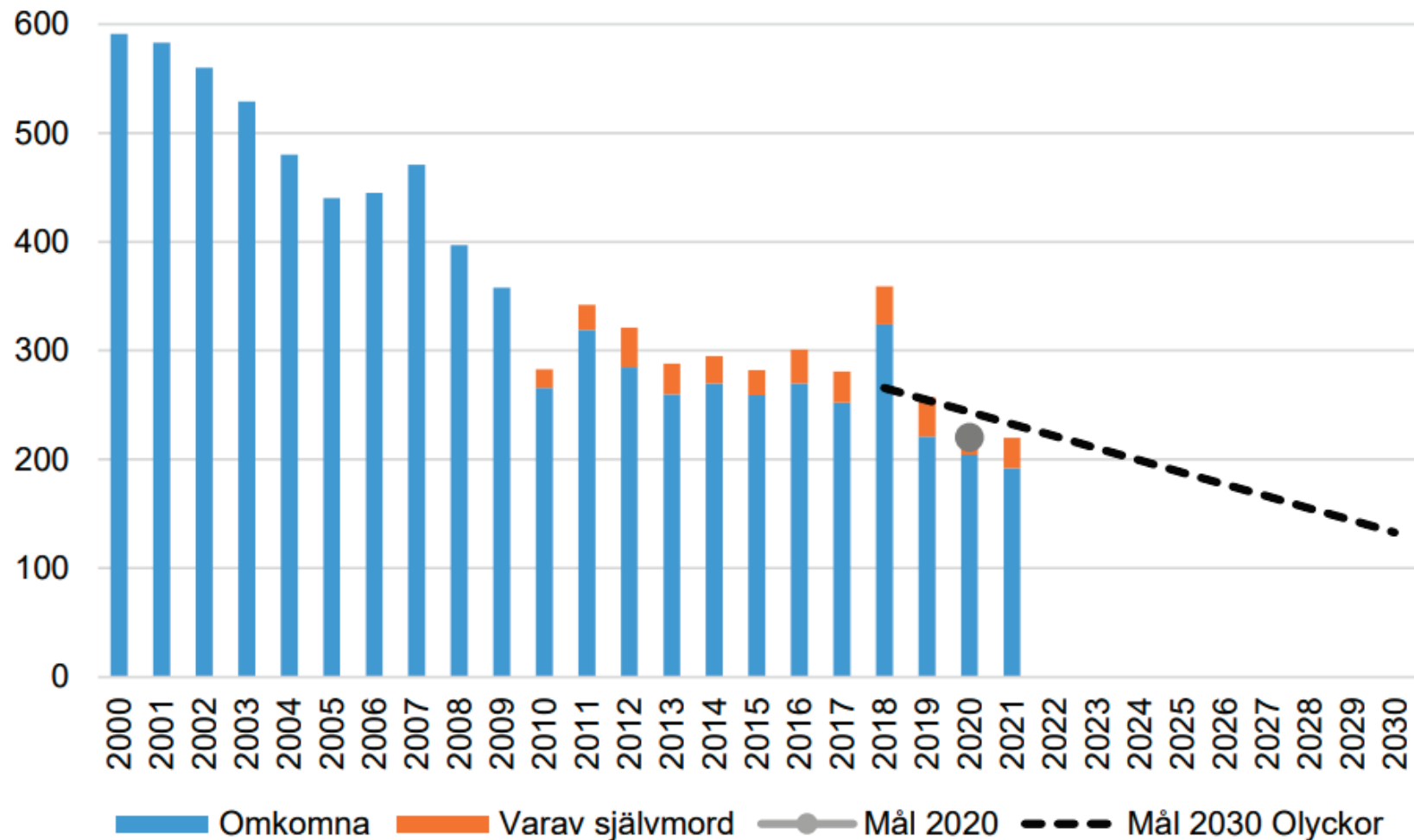


Omkomna i de olika trafikslagen



Figur 2.74. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2021 (preliminärt för 2021).
Källa: Transportstyrelsen (2022b).

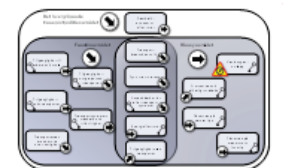
Omkomna i vägtrafiken



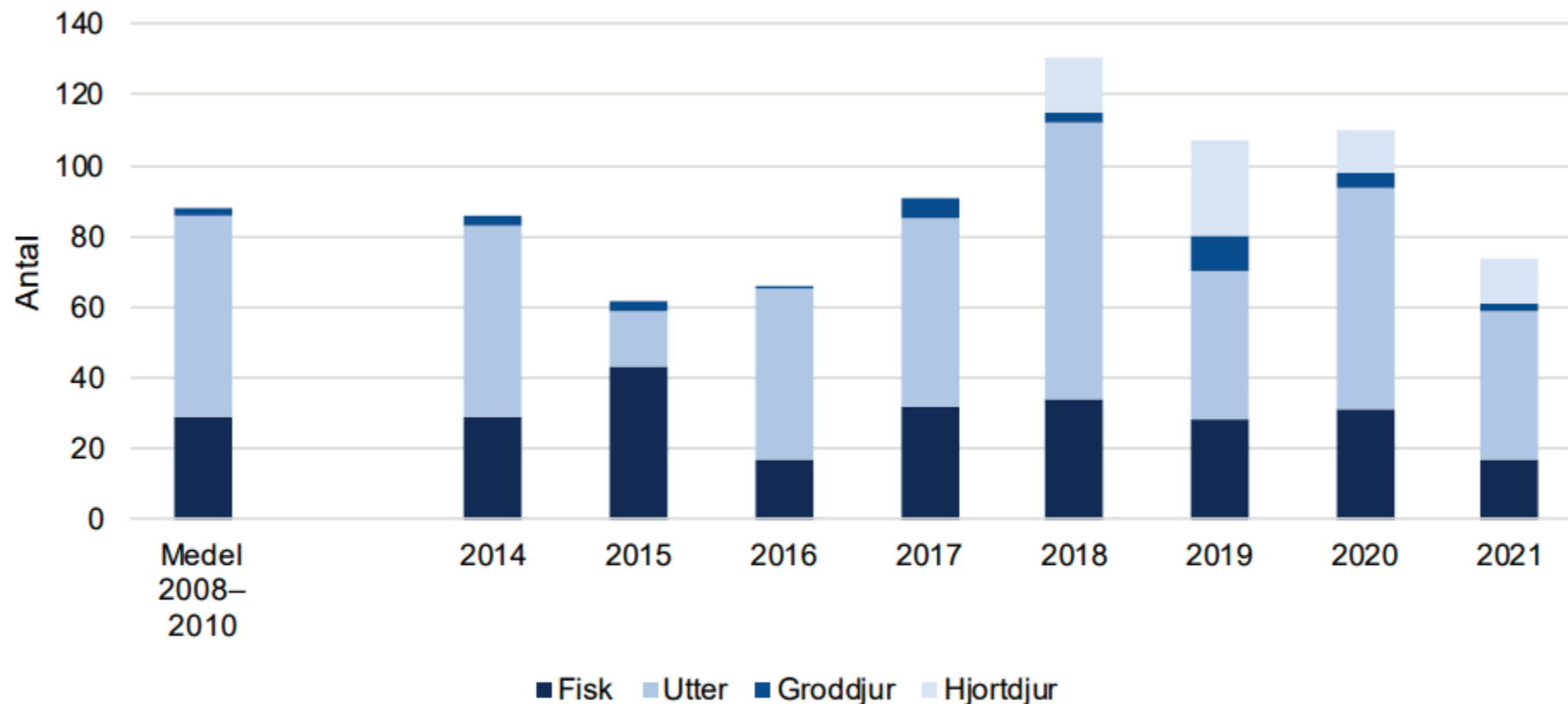
Figur 2.75. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord, etappmålet 2020 (max 220 omkomna i olyckor och suicid) samt etappmålet 2030 (max 133 omkomna i enbart olyckor). Åren 2000–2021 (preliminär uppgift för 2021).

Källa: Transportstyrelsen (2022b).

Anm: Självmorden särredovisas endast fr.o.m. år 2010.

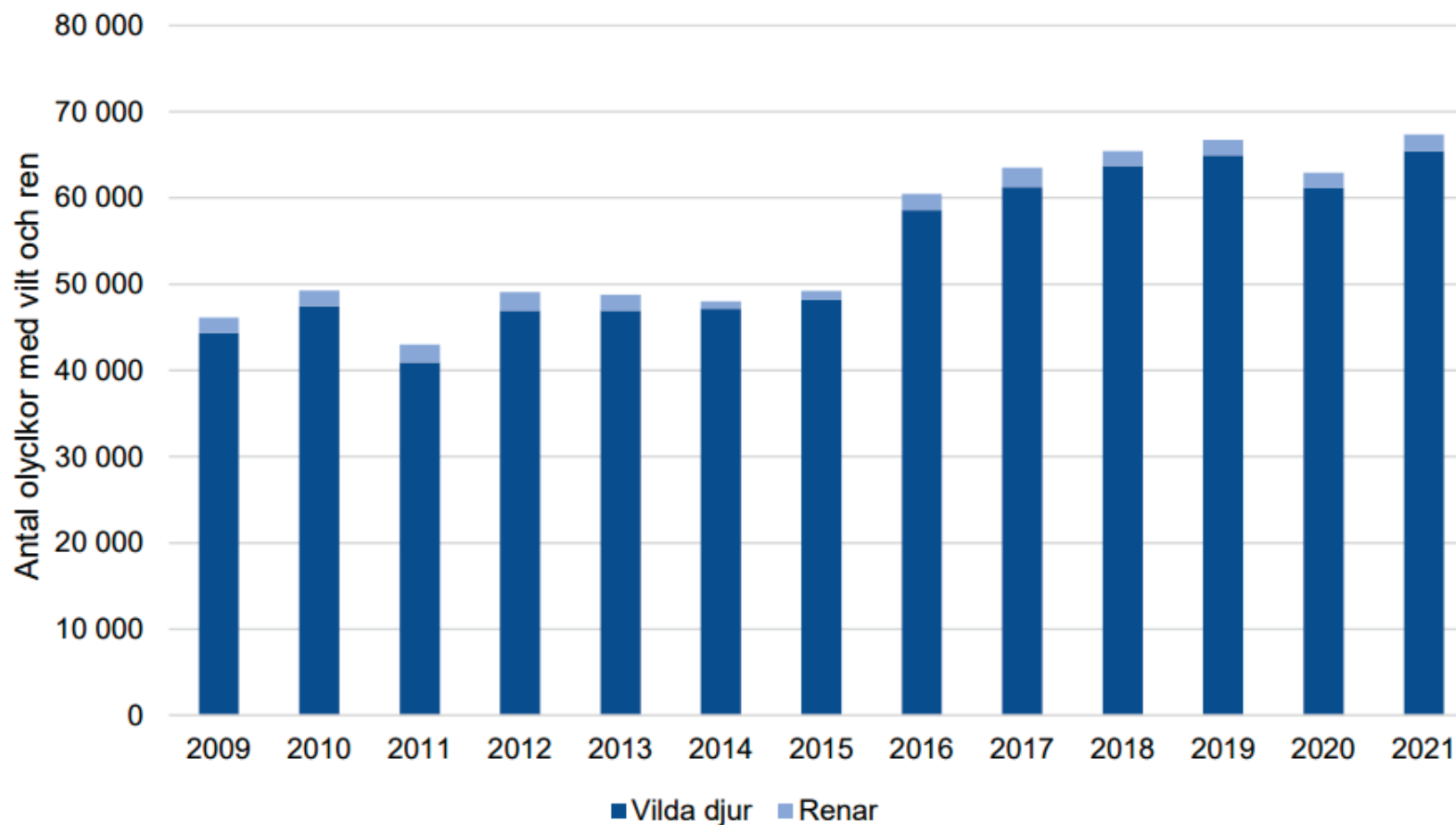


Påverkan på naturmiljön – åtgärdsarbetet mot barriäreffekter för djur



Figur 2.61. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning med avseende på att minska barriäreffekter för djur, uppdelat på djurgrupp. Medelvärde åren 2008–2010 samt åren 2014–2021. Källa: Trafikverkets årsredovisningar från 2010 och framåt.

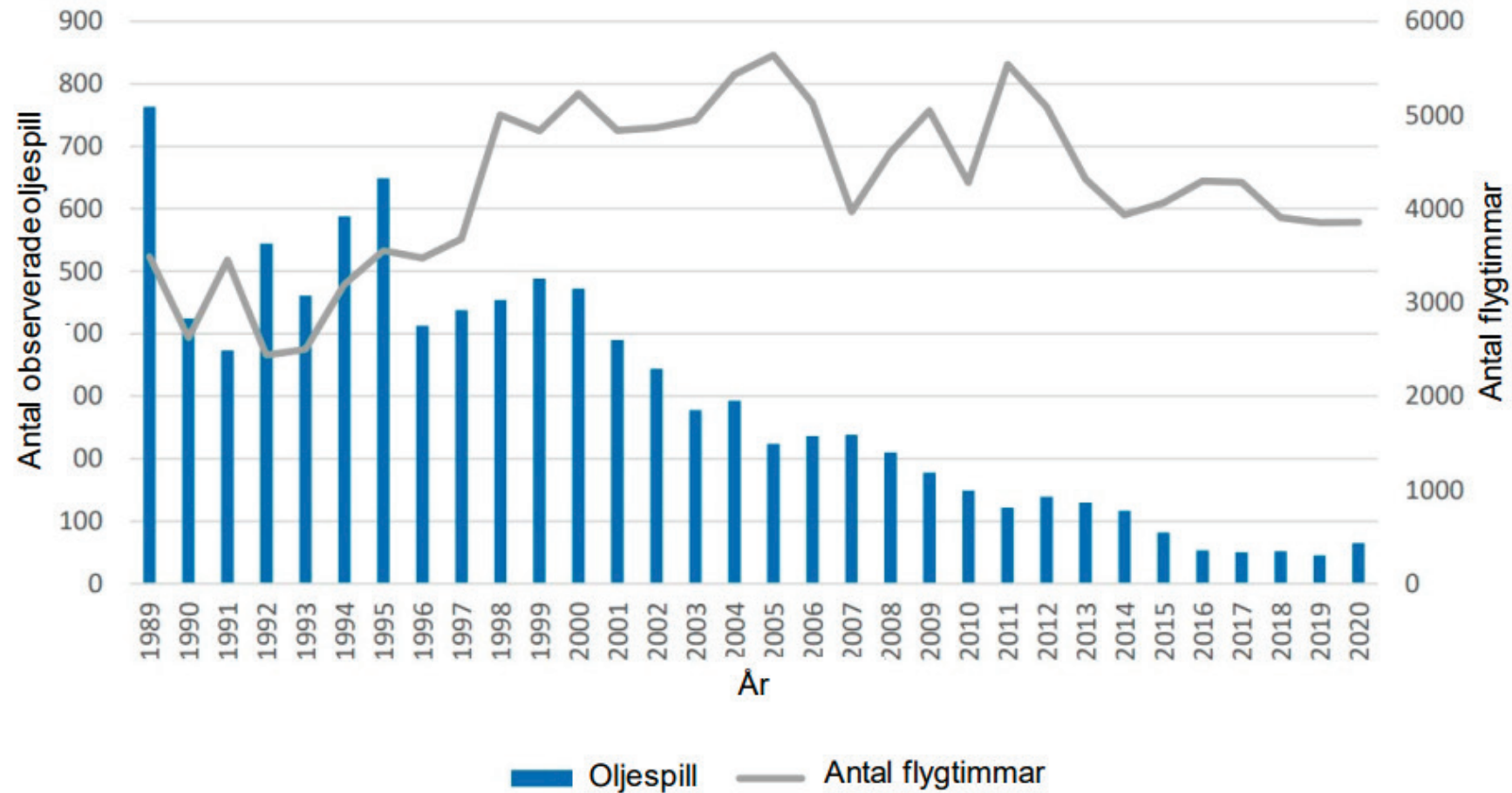
Påverkan på naturmiljön – olyckor med vilt och ren



Figur 2.62. Antal trafikolyckor med vilt respektive ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård, åren 2009–2021.

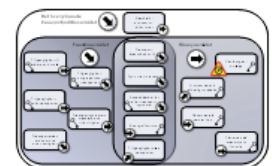
Källa: Nationella viltolycksrådet (2022).

Påverkan på naturmiljön – oljespill i Östersjön

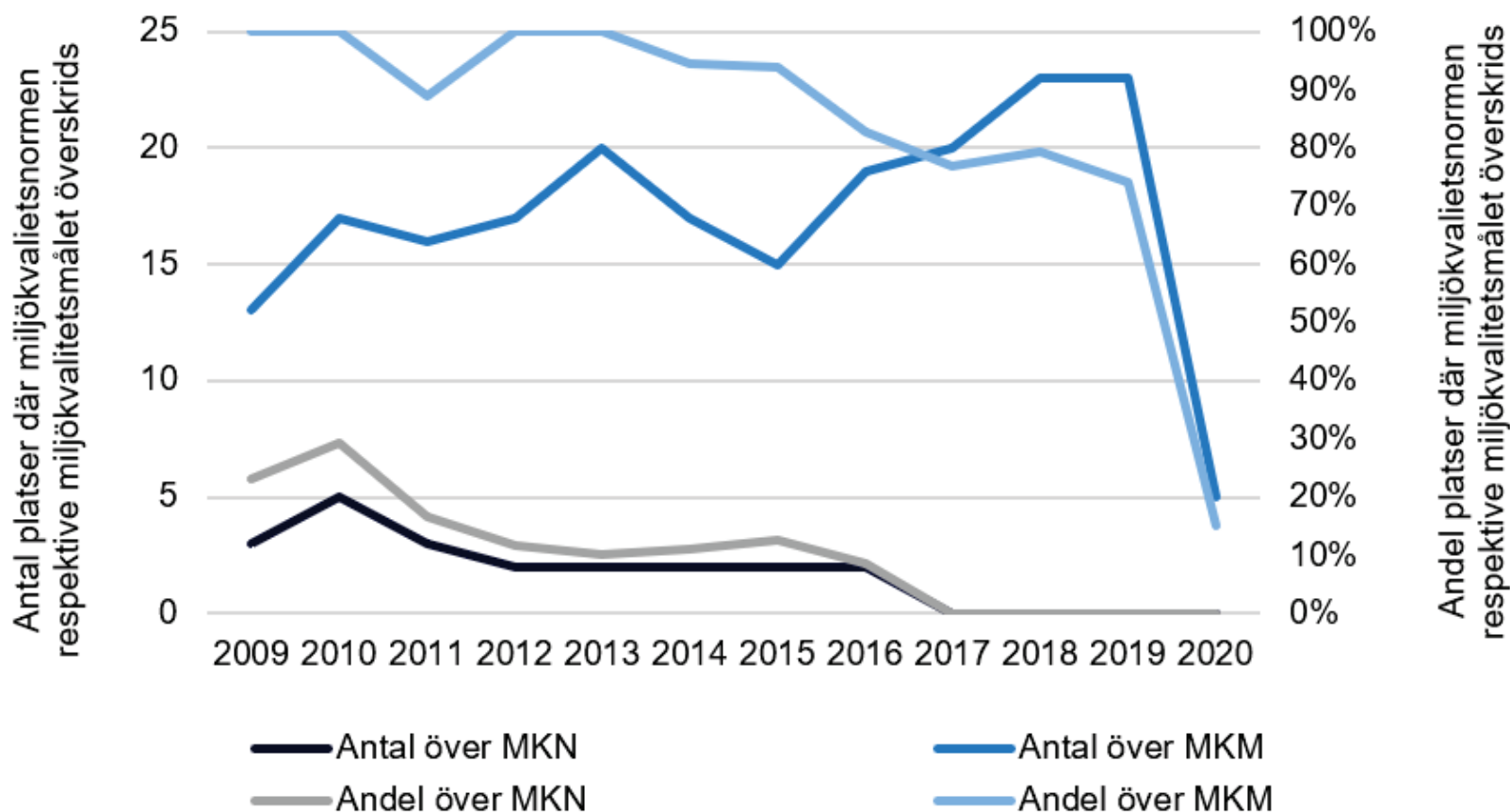


Figur 2.67. Antal observerade oljeutsläpp i Östersjön åren 1989–2020, samt antalet utförda flygspaningstimmar respektive år.

Källa: HELCOM (2022).

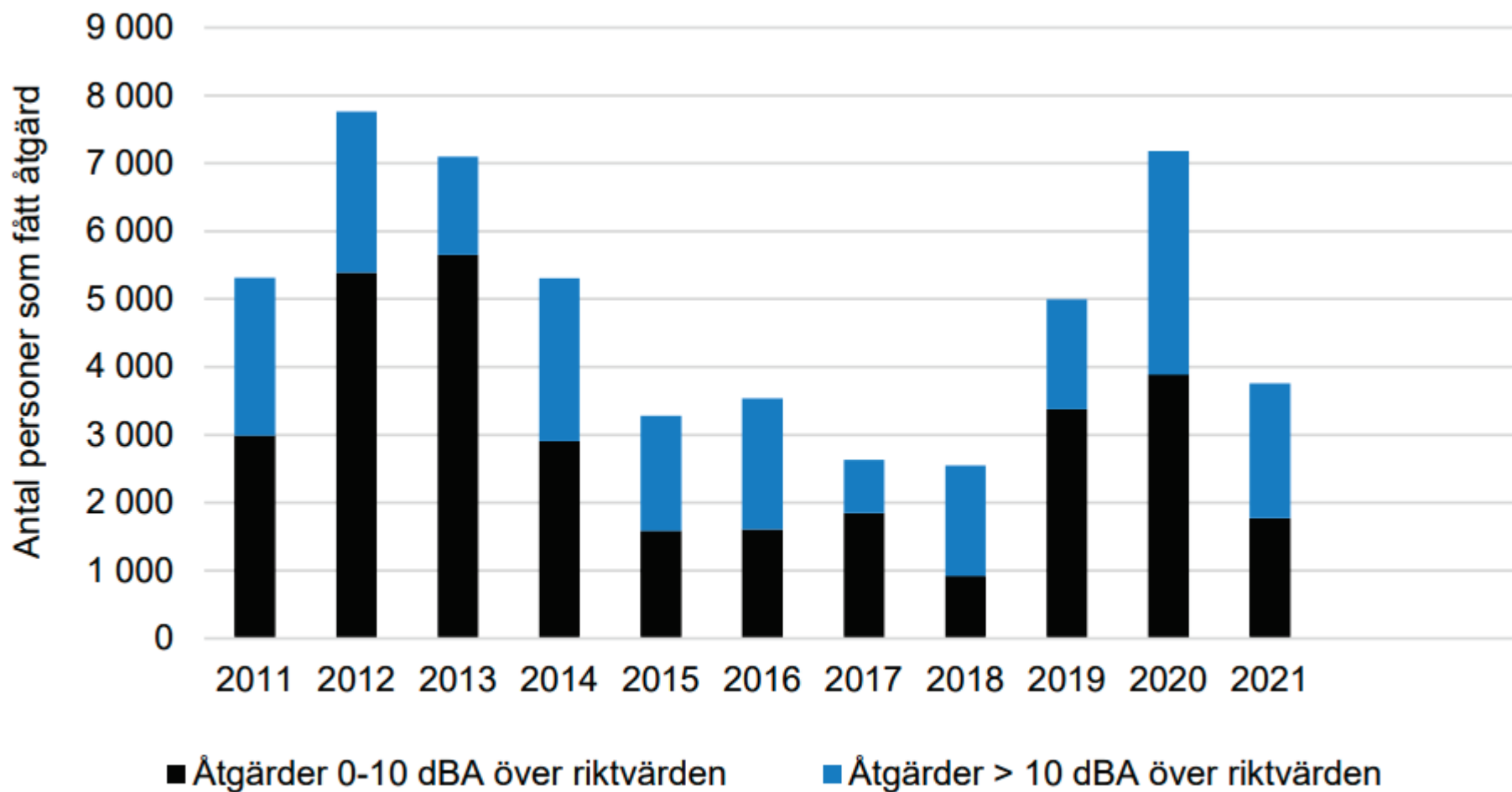


Påverkan på människors livsmiljö - kvävedioxid



Figur 2.71. Kvävedioxid i gaturum. Antalet platser med årsmedelvärde över miljö kvalitetsnormen, MKN (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljö kvalitetsnormen, samt antalet platser där årsmedelvärdet överskrider miljömålets precisering, MKM (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) och andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljömålets precisering.
Källa: Naturvårdsverket (2022a).

Påverkan på människors livsmiljö - buller



Figur 2.70. Antal personer per år som berörts av åtgärder för att minska bullerstörning från statliga vägar och statlig järnväg, 2011–2021, fördelat på åtgärder 10 dB(A) under och över riktvärdena.
 Källa: Trafikverket (2022f)

