

Indikatorer i SOFT för att följa upp andra samhällsmål och transportomställningen

Detta PM omfattar redovisning av ett antal indikatorer för att följa upp hur andra samhällsmål och områden påverkas och påverkas av transportomställningen. Den strategiska planen¹ identifierade relevanta samhällsmål och områden. Lämpliga indikatorer för dessa har identifierats och diskuterats av myndigheterna inom SOFT och fastslogs genom Energimyndighetens beslut under våren år 2018, i enlighet med fastställd uppdragsbeskrivning för åtagande 3.2².

Indikatorerna indelas och redovisas utifrån Transportpolitik, Miljöpolitik, Energipolitik och Samhällsplanering mm. Inledningsvis ges en översikt och indelning över valda indikatorer utifrån politikområde, samhällsmål samt struktur i SOFT; Huvudsakliga eller Övriga indikatorer samt de tre benen Transporteffektivt samhälle, Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster, Förnybara drivmedel.

PM:et bygger i huvudsak på befintliga indikatorer, data och underlag. De myndigheter som deltar i SOFT levererar indikatorerna till Energimyndigheten som sammanställer och publicerar. Underlaget består av tabeller, diagram och texter. I flera fall publiceras redan indikatorerna i andra sammanhang. Källorna anges då i texten. Analyser av utvecklingen inkluderas i förekommande fall.

Uppdateringar av data och eventuella revideringar av ingående indikatorer görs under år 2019. Det kan t.ex. bli aktuellt med mer detaljerade indikatorer för att följa upp specifika insatser. Ett nytt PM planerar att publiceras i september år 2019. Detta PM utgör ett underlag till den första kontrollstationen för SOFT, som genomförs under år 2019.

Det finns även ett PM med indikatorer som följer upp transportomställningen, i enlighet med den strategiska planen och fastställd uppdragsplan (åtagande 3.1).

Indikatorerna som används inom SOFT är en utgångspunkt för de myndigheter som arbetar inom SOFT, men även andra myndigheter och aktörer som arbetar med transportomställningen kan ha nytta av underlagen för att t.ex. få en helhetsbild av läget och bedöma effekter av enskilda insatser.

¹ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, Energimyndigheten m.fl., ER 2017:07

² Energimyndighetens ärende 2017-013630.

Översikt av valda indikatorer år 2018 utifrån politikområde, samhällsmål och struktur i SOFT

Samhällsmål och indikatorer för år 2018 inom ramen för SOFT, samt ansvarig myndighet inom SOFT.

Område	SOFT-myndighet	Mål (SOFT-ben)	Indikator (enhet)
Transportpolitik	Trafikanalys	SOFT-mål (övergr.)	Internaliseringsgrad: Andel externa kostnader som inkluderas i kostnaden för transportköpare (%)
		SOFT-mål (övergr.)	Återstående icke internaliserade kostnader per trafik- och transportslag (kr)
		Funktionsmålet och Hänsynsmålet	Andel kollektivtrafik (exkl. flyg) av det totala inrikes persontransportarbetet
		Hänsynsmålet	Omkomna resp. allvarligt skadade per trafikslag (antal)
Miljöpolitik	Naturvårdsverket	Frisk luft	Svenska luftutsläpp av kväveoxider (1000 ton NO _x)
		Frisk luft	Trafikens luftutsläpp av små partiklar (ton PM _{2,5})
Energipolitik	Energimyndigheten	Förnybart-målet (Energieff./fossilfria fordon, Förnyb. drivmedel)	Andel energi från förnybara energikällor av total energianvändning (%)
		Energiintensitetsmålet (Tr.eff. samhälle Energieff./fossilfria fordon)	Energiintensitet (tillförd energi/BNP, totalt)
		SOFT-mål (övergr.)	Drivmedelspriser i Sverige (kr/liter, kr/kWh, per energislag, över tid)
		SOFT-mål (övergr.)	Skatter på energi (kr/m ³ , kr/liter, per energislag)
		SOFT-mål (övergr.)	Världsmarknadspris på fossila bränslen (råolja) (USD/fat, över tid)
Samhällsplanering mm	Boverket	God Bebyggd Miljö (Tr.eff. samhälle)	Bostäder i kollektiv-trafiknära lägen: Antal nya bostäder samt andel bostäder inom 400 m från hållplats (antal, andel)

		God Bebyggd Miljö (Tr.eff. samhälle)	Tillgång till service: Indexerad tillgänglighet till livsmedelsbutik, vårdcentral och grundskola
		God Bebyggd Miljö (Tr.eff. samhälle)	Tillgång till grönska: Andel av befolkningen med <1 km till skyddad natur (%)
		God Bebyggd Miljö (Tr.eff samhälle, åtagande 2.4.2)	Kommunala ÖP och planeringsunderlag är aktuella: inkluderar klimatstrategier, planering för hållbara transporter mm. (antal)
		Jämställt transportsystem, Frisk luft (Tr.eff. samhälle, Övergr.)	Resvanor: Resande (km) uppdelat på färdstätt och kön, över tid

Uppföljning av indikatorer för år 2018

Uppföljningen av indikatorer för år 2018 redovisas per politikområde; Transportpolitik, Miljöpolitik, Energpolitik samt Samhällsplanering mm.

Transportpolitiska indikatorer

Internaliseringsgrad och icke-internaliserad marginalkostnad

Förutsatt att alla relevanta externa kostnader är medtagna, och korrekt värderade så visar internaliseringsgraden i vilken utsträckning transporter bär sina verkliga kostnader. Om internaliseringsgraden är under 100 procent riskerar det att leda till en överkonsumtion av transporter i förhållande till vad som vore samhällsekonomiskt optimalt. Metoderna för att beräkna och värdera externa kostnader är under kontinuerlig utveckling, så när internaliseringsgraderna följs över tid är det viktigt att beakta vilka kostnader som är med och hur de värderas kan förändras.

Tabell 1: Icke-internaliserad marginalkostnad för trafikens externa effekter uttryckt i kr/personkm respektive kr/tonkm samt internaliseringsgrad inom parentes i procent. Exklusive trängsel. Prisnivå år 2017 och 2017 års kostnader, skatter och avgifter³.

	<i>Landsbygd</i>	<i>Tätort</i>	<i>Vägt genomsnitt</i>	<i>Kommentarer</i>
Persontrafik				
Personbil, bensin	-0,13 (177 %)	0,09 (81 %)	-0,06 (121 %)	Beläggningsgrad 1,5
Personbil, diesel	-0,03 (120 %)	0,22 (51 %)	0,06 (78 %)	Beläggningsgrad 1,5
Buss, diesel*	0,02 (88 %)	0,07 (74 %)	0,03 (83 %)	Beläggningsgrad 11
Persontåg, tågläge Bas	0,06 (40 %)*	0,08 (34 %)		
Persontåg, tågläge Hög		0,004 (96 %)		Inkl. passageavgifter i högrafik, storstad.
Persontåg, viktat tågläge			0,02 (80 %)	
Färjetrafik (sjöfart)			0,24 (56 %)	.
Flygtrafik			-	Ej beräknad.
Godstrafik:				
Lätt lastbil, diesel	-0,06 (121 %)	0,36 (52 %)	0,08 (81 %)	fkm = pkm = tonkm
Tung lastbil utan släp	0,07 (79 %)	0,21 (59 %)	0,10 (71 %)	Genomsnittlig last 5,2 ton.
Tung lastbil med släp	0,05 (67 %)	0,13 (49 %)	0,07 (61 %)	Genomsnittlig last 18,5 ton.

³ För källhänvisningar och beräkningar se vidare Trafikanalys PM 2018:1, Trafikens samhällsekonomiska kostnader – bilagor.

Godståg, tågläge Bas	0,06 ** (22 %)	0,07 (20 %)		
Godståg, tågläge Hög		0,06 (35 %)		Inkl. passageavgift i högtrafik.
Godståg, viktat tågläge			0,06 (30 %)	
Sjöfart			0,012 (76 %)	Genomsnitt. exkl. hamnverksamhet.

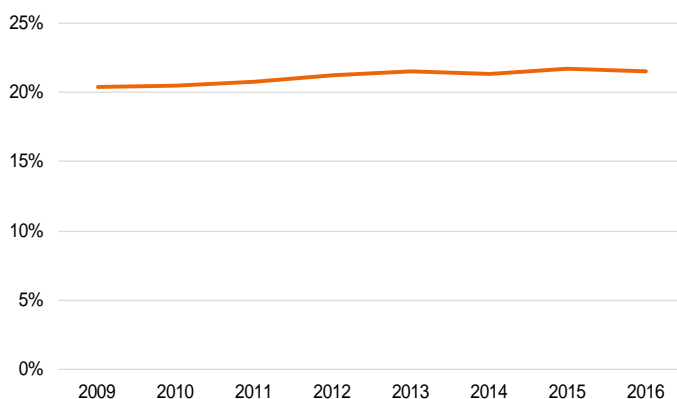
* Icke-internaliserad extern kostnad för HVO och biogasdriven buss är kring 0,1, dvs. högre än för dieselbuss. Biogas genererar exempelvis inga externa kostnader för koldioxid och övriga emissioner, men orsakar slitage, buller samt olyckor och åsätts samtidigt ingen internaliserande skatt. Internaliseringsgraden blir 0.

** låg bullerkostnad

Kollektivtrafikandel

I Figur 1 ses att andelen kollektivtrafik (exklusive luftfart) av det totala persontransportarbetet har ökat något sedan år 2009. De senaste åren har dock utvecklingen varit i det närmaste oförändrad.

Figur 1. Andel kollektivtrafik av totalt persontransportarbete 2009–2016 (exkl. luftfart)

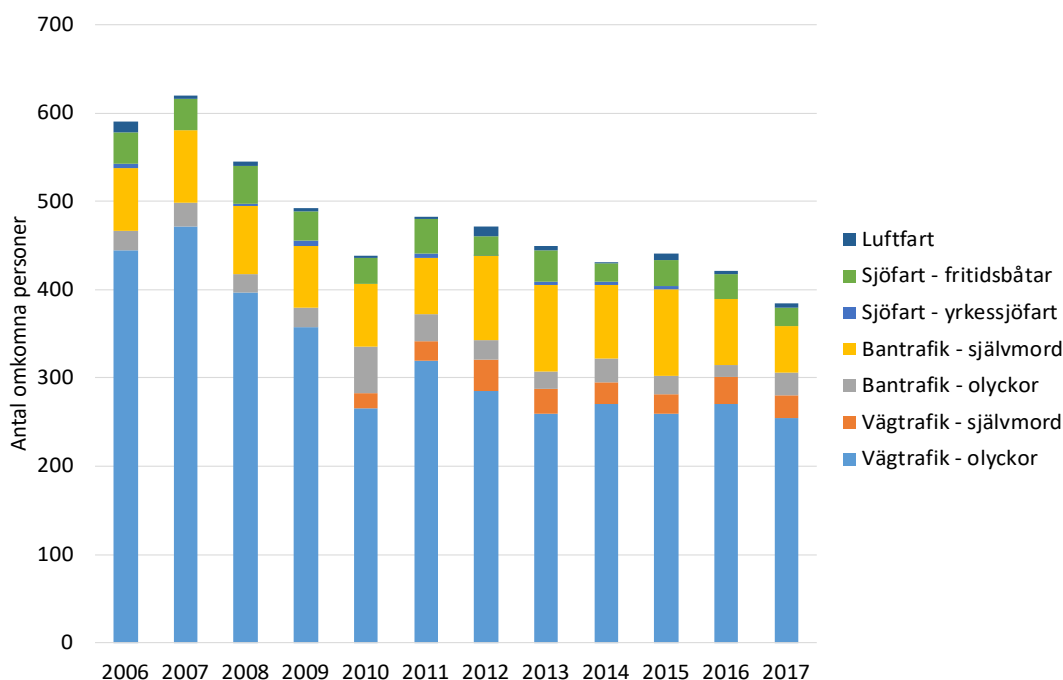


Omkomna och allvarligt skadade

Figur 2 visar att det år 2017 omkom (preliminärt) 385 personer totalt i trafiken, varav 306 personer i olyckor och 79 i självmord. I alla slags olyckor i Sverige omkommer årligen runt 3 300 personer och i självmord ungefär 1 500 personer.⁴ I trafiken sker alltså olyckor och andra händelser som orsakar runt 9 procent av alla omkomna i olyckor och 5 procent av alla självmord.⁵

⁴ Denna siffra för självmord inkluderar fall med oklar avsikt, vilket Socialstyrelsen brukar inkludera (Socialstyrelsen (2016). "Statistik om dödsorsaker 2015." 2016-8-3. <http://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/20289/2016-8-3.pdf>, Tabell 7A, 7B och 9)

⁵ Det finns skador och dödsfall som inte inkluderas i dessa siffror eftersom de inte sker "i trafik". Exempel är hopp och fall från broar och viadukter. Måluppföljningen hittills har hållits strikt till trafikmiljö och trafiksituationer.

Figur 2: Antal omkomna per trafikslag 2000–2017⁶ (prel. uppgift för år 2017)⁷


Antalet omkomna totalt i trafiken, i olyckor och självmord, har sedan år 2007 minskat med 34 procent.⁸ Den goda utvecklingen förklaras nästan helt av den gynnsamma utvecklingen i vägtrafiken, där den största delen av de omkomna finns. De senaste två åren har dock även omkomna i bantrafiken minskat efter flera års stagnation.

Allvarligt skadade går inte att på något enkelt sätt sammanfatta för alla trafikslag men där är vägtrafiken än mer dominerande med några tusen skadade (beroende på vilket mått som används) mot små tal för övriga trafikslag.

Det finns inga etappmål för antalet omkomna eller allvarligt skadade totalt i hela transportsystemet. Det avgörande är dock vad som sker på väg och järnväg, eftersom dessa dominerar sett till antalet.

Miljöpolitiska indikatorer för Frisk luft

Svenska utsläpp av kväveoxider till luft (1000 ton NO_x)

I Figur 3 syns att utsläppen av kväveoxider från transportsektorn totalt sett har minskat sedan början av 1990-talet. Under perioden 2011–2016 har utsläppen av kväveoxider från personbilar dock ökat med 25 procent. Ökningen beror på att antalet dieslbilar, som generellt sett har betydligt högre utsläpp än bensinbilar,

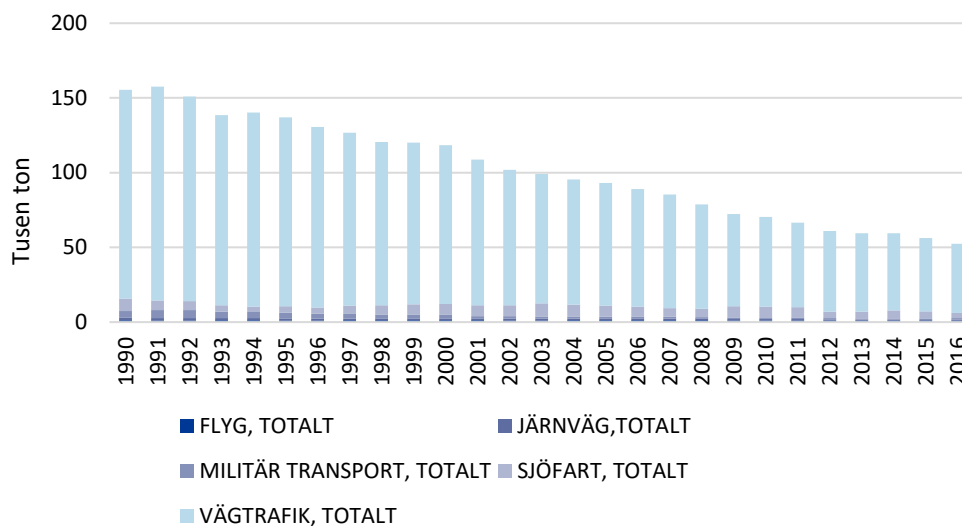
⁶ För vägtrafik finns självmorden särredovisade endast fr.o.m. år 2010.

⁷ Transportstyrelsens rapport: Trafiksäkerheten i Sverige – Statistik för bantrafik, luftfart, sjöfart och vägtrafik 2017, TSG 2017-3712. Med data från Trafikanalys: <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportarbete/transportarbete-2000-2016.xlsx>

⁸ År 2007 är basåret som används för att fastställa målnivåer. I praktiken används genomsnittet 2006–2008 som basvärde i detta avsnitt.

har ökat kraftigt. Utsläppen från tunga lastbilar och bussar är däremot nedåtgående vilket resulterat i en nedåtgång från transportsektorn som helhet under perioden 2010–2016. Utsläppsredovisningen återfinns i den rapportering Sverige genomför under FN:s luftvårdskonvention (CLRTAP)⁹.

Figur 3. Svenska NOx-utsläpp till luft



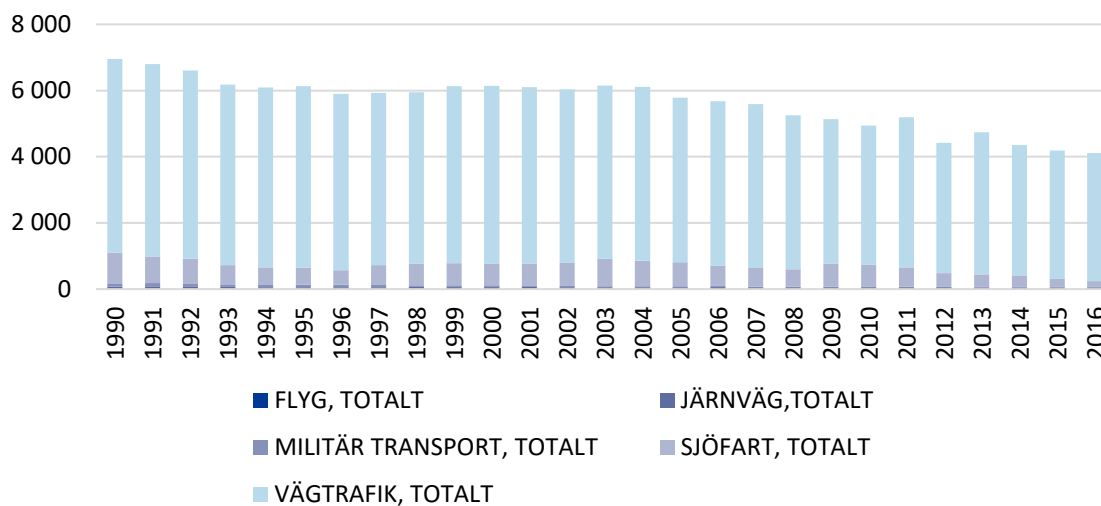
Svenska utsläpp av små partiklar till luft (ton PM_{2,5})

I Figur 4 syns att utsläppen av små partiklar från transporter har minskat med 41 procent sedan år 1990. Utsläpp av små partiklar från tunga fordons, lastbilars och bussars avgaser har minskat genom striktare EU-krav avseende reningsteknik. En viktig källa till utsläpp av små partiklar från vägtransporter är slitage av däck, bromsar och vägbanor. Utsläppsredovisningen återfinns i den rapportering Sverige genomför under FN:s luftvårdskonvention (CLRTAP)¹⁰.

⁹ Naturvårdsverket rapport *Informative Inventory Report Sweden 2018*.

¹⁰ Naturvårdsverkets rapport: *Informative Inventory Report Sweden 2018*.

Figur 4. Trafikens utsläpp av små partiklar till luft (ton PM_{2,5})

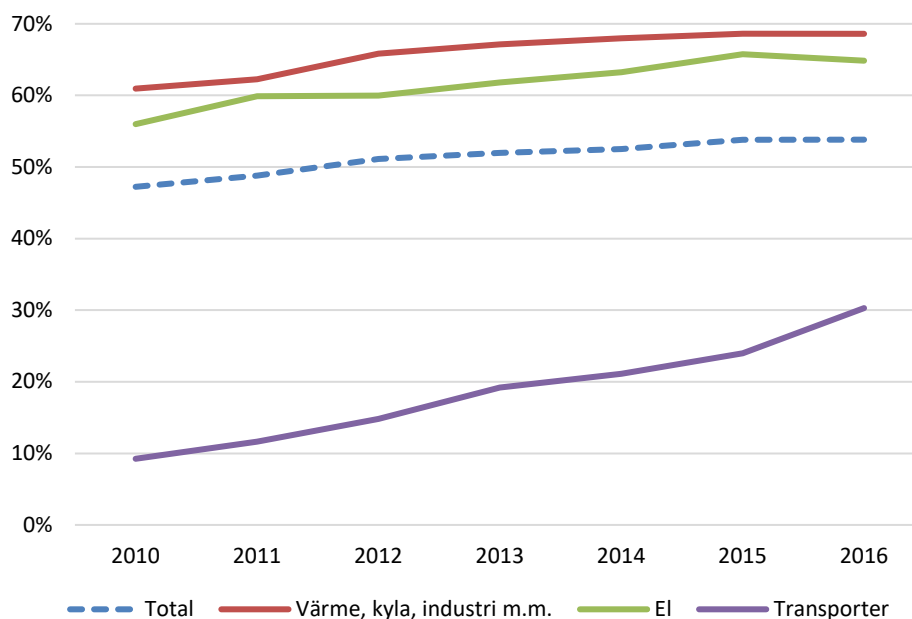


Energipolitiska indikatorer

Andel energi från förnybara energikällor av total energianvändning

I Figur 5 redovisas andelen förnybar energi i procent för relevanta områden samt totalt under perioden 2010–2016. Totalt har andelen förnybar energi ökat från 47 procent till knappt 54 procent. För transporter har ökning varit från 9 procent till 30 procent under samma tid, beräknat enligt Förnybartdirektivet.¹¹

¹¹ Energimyndigheten: *Energiindikatorer 2018*, ER 2018:11

Figur 5. Andel förnybar energi


Andelen förnybar energi i Sverige har ökat sedan år 2010. En högre användning av förnybara drivmedel i transportsektorn samt en ökande produktion av förnybar el och användning av biobränslen har lett till att den totala andelen förnybar energi har ökat.

Energiintensitet

Energiintensitet definieras som total tillförd energi i relation till total BNP, uttryckt i fasta priser. Hur energiintensiteten har utvecklats över tid redovisas i Figur 6. För att visa vilken del av kvoten som förändrats för motsvarande period redovisas tillförd energi och BNP i Figur 7. Även slutanvänd energi redovisas.¹²

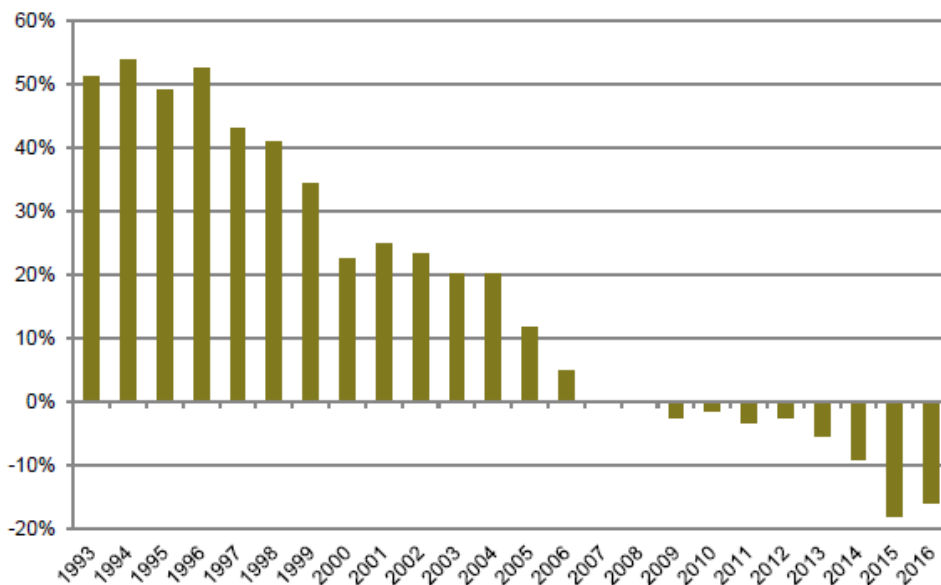
Sverige har ett sektorsövergripande mål om att minska energiintensiteten i termer av tillförd energi i relation till BNP med 20 procent fram till 2020, med 2008 som basår¹³. Figur 6 följer upp detta mål¹⁴.

¹² Energimyndigheten: *Energiindikatorer 2018*, ER 2018:11

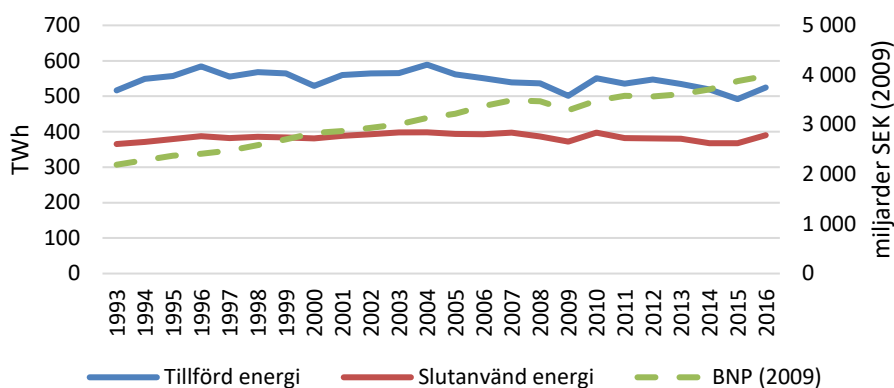
¹³ Energimyndigheten, *Energiindikatorer 2018*, ER 2018:11

¹⁴ Sverige har även ett nytt energieffektiviseringsmål som lyder att Sverige ska ha 50 procent effektivare energianvändning 2030 jämfört med 2005. Även detta mål uttrycks i termer av tillförd energi i relation till BNP.

Figur 6. Normalårskorrigerad energiintensitet för perioden 1993–2016, procentuell förändring i förhållande till basår 2008. BNP uttryckt i fasta priser.



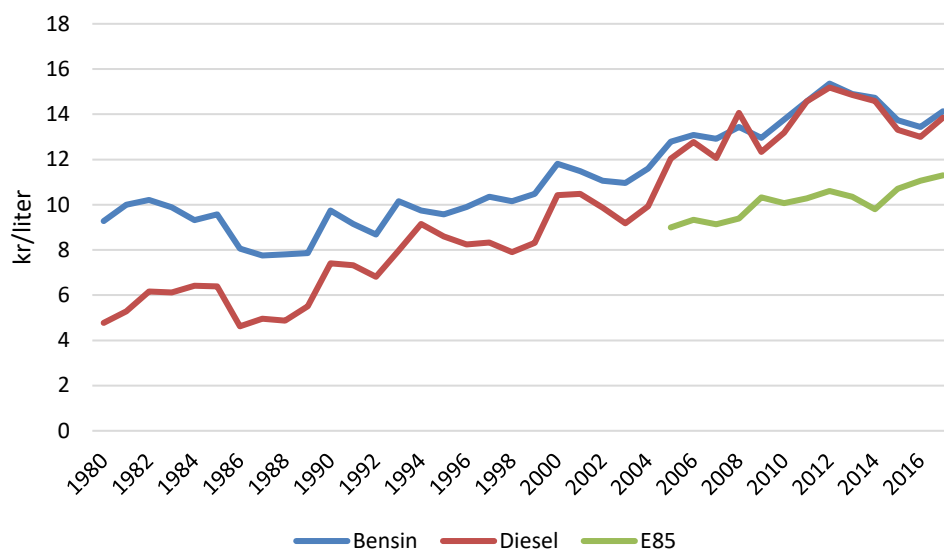
Figur 7. Energi och BNP över tid



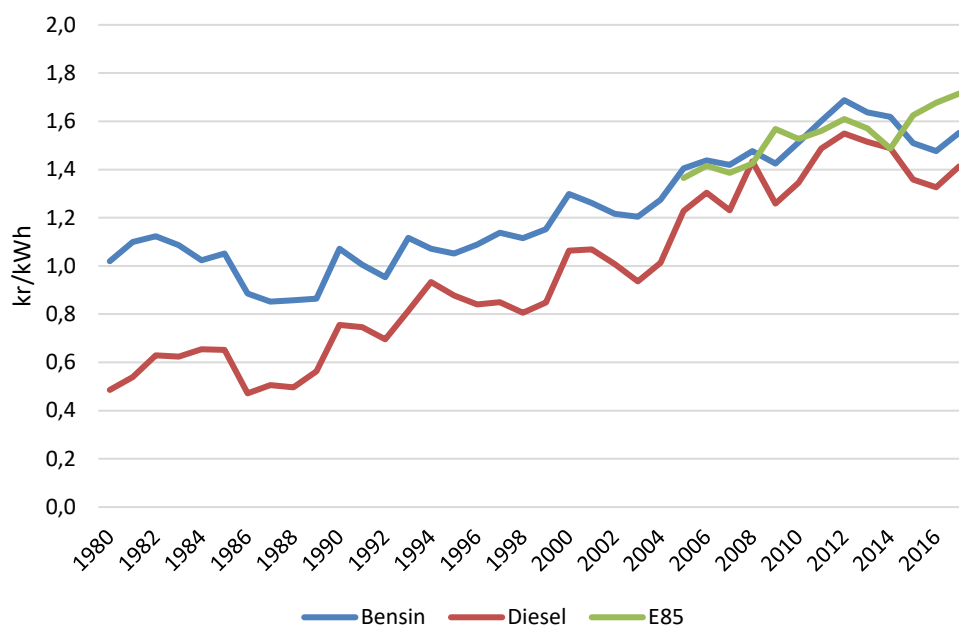
Drivmedelspriser

I Figur 8 redovisas drivmedelspriser vid pump för bensin, diesel och E85 över tid i Sverige, mätt i kronor per liter. Figur 8 redovisar drivmedelspriserna för samma energislag, mätt i kronor per kWh. Drivmedelspriserna avser perioden 1980–2016 och inkluderar skatter.¹⁵

¹⁵ Energimyndigheten: *Energiläget i siffror 2018*

Figur 8. Drivmedelspriser vid pump, kronor per liter


Under 2017 var det genomsnittliga priset för bensin 14,3 kronor per liter och för diesel 13,9 kronor per liter. Priserna är en ökning från föregående år vilket innebär ett trendbrott efter fyra år av sjunkande drivmedelspriser. Ökningen av priserna hänger ihop med världsmarknadspriset på råolja som återhämtat sig från låga nivåer. Priset på etanol har stigit sedan 2014 och låg i genomsnitt på 11,3 kronor per liter under år 2017¹⁶.

Figur 9. Drivmedelspriser vid pump, kronor per kWh


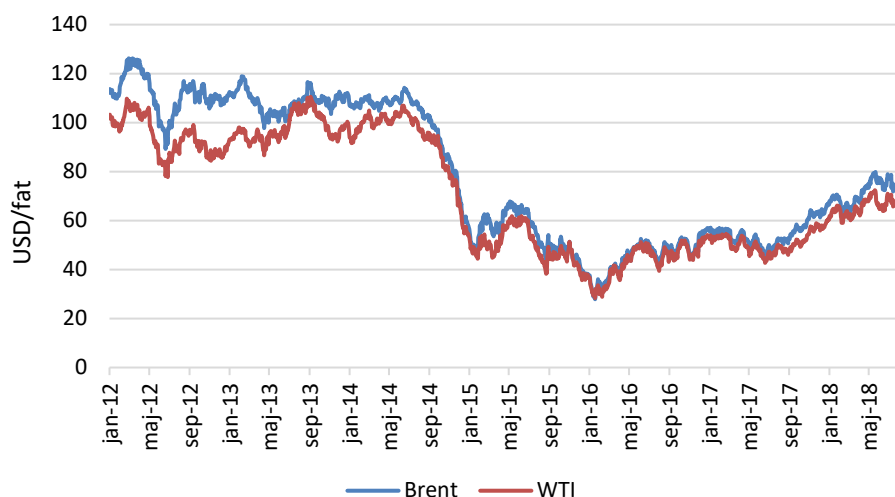
¹⁶ Energimyndigheten, *Energiindikatorer 2018*, ER 2018:11

En omvandling med avseende på energiinnehåll visar att etanol ändå var det dyraste drivmedlet under år 2017 med ett pris på 1,7 kronor per kWh. Bensinpriset uppgick till 1,6 kronor per kWh och dieselpriiset var strax därunder.

Världsmarknadspriset på fossila bränslen (råolja)

Världsmarknadspriset på råolja¹⁷ över tid framgår av figur 9¹⁸.

Figur 9. Råoljepriser



Priserna på råolja här hämtat sig något sedan de låga priserna tidigt under år 2016. Anledningen till återhämtningen är bland annat överenskommelsen mellan OPEC och Ryssland om att minska sin oljeproduktion för att få priserna att återhämta sig samt minskad produktion i regioner med oroligheter.

Skatter på energi

Aktuella energi- och koldioxidsskatter på energi i transportsektorn per drivmedel syns i Tabell 2. Den 1 juli år 2018 nedjusterades skatten på bensin och diesel, och nedsättningen för låginblandade biodrivmedel togs bort. Istället infördes reduktionsplikten.

Tabell 2. Aktuella skatter på energi i transportsektorn, per drivmedel år 2018¹⁹.

Drivmedel	Enhet	Energiskatt	CO ₂ -skatt	Svavelskatt	Total skatt	Öre/kWh
Bensin, blyfri, miljöklass 1	kr/l	3,87	2,57	-	6,44	70,77
Låginblandad etanol	kr/l	3,87	2,57		6,44	110,46
Etanol i E85	kr/l	0,00			0,00	0,00
Diesel, miljöklass 1	kr/l	2,34	2,19	-	4,53	46,24
Låginblandad FAME	kr/l	2,34	2,19		4,53	49,42

¹⁷ Så kallade front month-prices

¹⁸ Källa Montel: <https://www.montelnews.com/en/> med referenspriser från Brent och WTI.

¹⁹ Energimyndigheten: *Energindikatorer 2018*, ER 2018:11. Baseras på uppgifter från Skatteverket.

Höginblandad FAME	kr/l	0,00			0,00	0,00
Naturgas/metan	kr/m ³	-	2,47	-	2,47	25,41
Gasol	kr/kg	-	3,46	-	3,46	27,08
Elanvändning						
El, norra Sverige	öre/kWh	23,50	-	-	23,50	23,50
El, övriga Sverige	öre/kWh	33,10	-	-	33,10	33,10
Elanvändning, industriella processer		0,50			0,50	0,50

Indikatorer för uppföljning av Samhällsplanering mm

Bostäder i kollektivtrafikhöga lägen

I Figur 10 respektive 11 redovisas nytillkomna bostäder respektive andelen boende i närheten av kollektivtrafikens knutpunkter, och ger ett mått på tillgången till kollektivtrafik inom gångavstånd från bostaden²⁰.

Tillgången till knutpunkter för kollektivtrafik varierar över landet, samt inom och utanför tätort. År 2015 låg 82,6 procent av de nytillkomna bostäderna inom 400 meter från en hållplats (figur 10). I Tabell 3 redovisas motsvarande statistik per län. Samma år hade 75 procent av befolkningen en knutpunkt inom 400 meter från bostaden (figur 11). Inom tätort var motsvarande värde 83,7 procent. I Tabell 4 ses motsvarande statistik inom och utanför tätort.

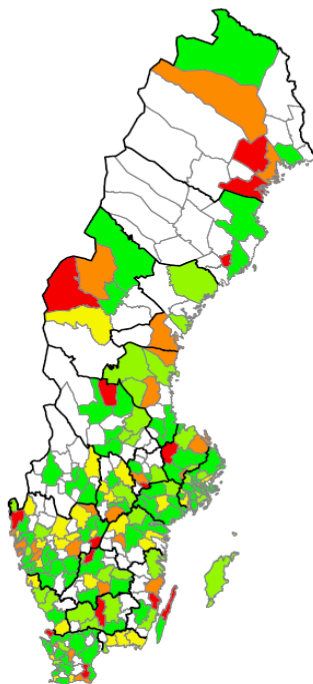
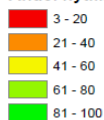
Då det i nuläget endast finns statistik framtagen för 2014–2015, går det ännu så länge inte att konstatera någon trend. Indikatoren är ny och under utveckling. Statistiken finns tillgänglig hos SCB.

²⁰ Statistiken baseras på hållplatser som har minst en avgång per timme på vardagar mellan 06:00 och 20:00. Samtliga trafikslag ingår.

Figur 10. Andel nytillkomna bostäder inom 400 m från hållplats²¹, år 2015.²²

Kollektivtrafikhöga lägen 2015

Andel nytillkomna bostäder inom 400 meter från hållplats

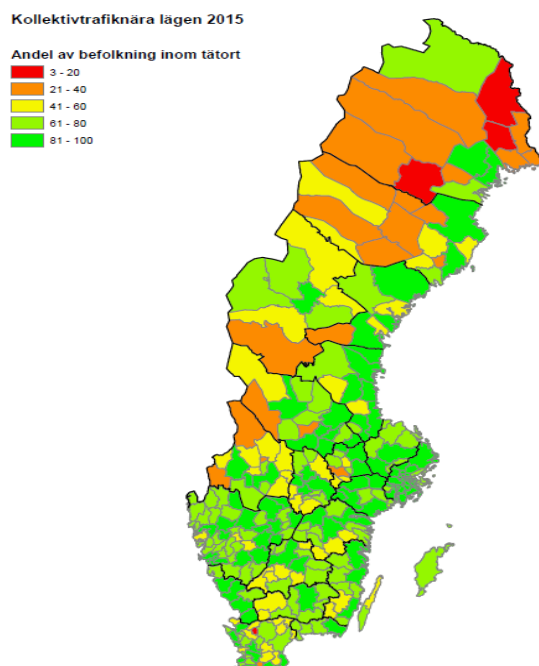

Tabell 3. Nytillkomna bostäder inom 400 meter från hållplats.

	Antal		Andel	
	2014	2015	2014	2015
Stockholms län	8 535	11 392	89,6	91,9
Uppsala län	1 054	2 066	76,9	82,8
Södermanlands län	385	631	61,9	87,3
Östergötlands län	866	1 294	73,0	79,7
Jönköpings län	489	491	67,6	78,7
Kronobergs län	340	460	72,2	69,7
Kalmar län	346	334	64,4	70,2
Gotlands län	5	147	6,7	72,1
Blekinge län	171	81	70,1	49,7
Skåne län	3 033	2 875	84,0	81,9
Hallands län	817	673	82,1	67,8
Västra Götalands län	3 148	3 791	79,5	78,6
Värmlands län	169	395	61,5	71,2
Örebro län	901	1 095	83,0	70,1
Västmanlands län	435	579	73,9	72,6
Dalarnas län	155	189	58,5	68,0
Gävleborgs län	316	167	83,6	76,6
Västernorrlands län	73	66	54,5	48,5
Jämtlands län	153	204	51,5	70,6

²¹ Vita kommuner på kartan avser kommuner som saknar nytillkomna bostäder.

²² Källa: sverigesmiljomål.se/SCB.

Västerbottens län	646	824	82,5	84,8
Norrbottnens län	384	124	65,2	47,5

Figur 11. Andel av befolkning i tätort som bor inom 400 m från hållplats, år 2015.²³

Tabell 4. Befolkning i kollektivtrafiknära inom 400 meter från hållplats.

		Antal		Andel	
		2014	2015	2014	2015
Riket	inom tätort	7 033 675	7 171 549	83,1	83,7
	utanför tätort	212 278	214 249	16,6	16,8
	totalt	7 245 953	7 385 798	74,3	75,0

Tillgång till service

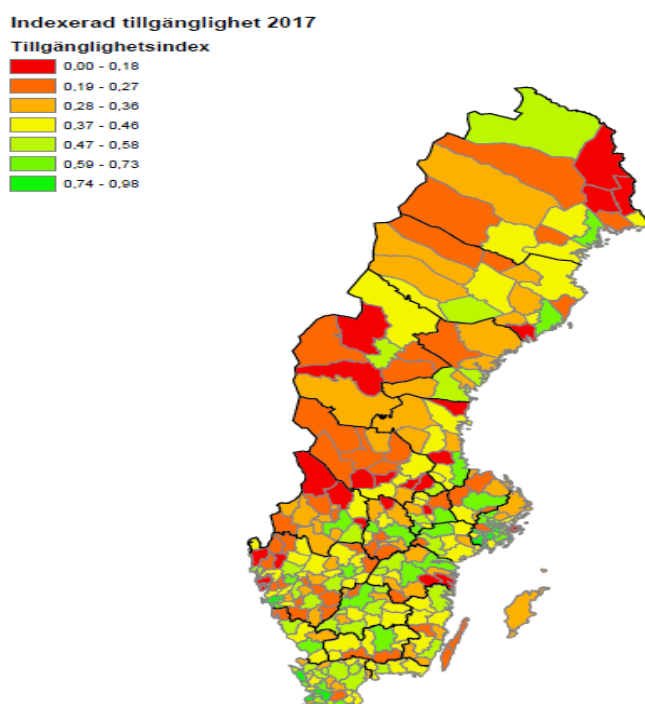
Indikatorn består av ett "tillgänglighetsindex" där medborgares närhet till olika typer av service vägs samman genom statistiska beräkningar. Beräkningen utgår ifrån hur många som bor inom 1000 meter i vägnätet till livsmedelsbutik, vårdcentral och grundskola. Indikatorn används för uppföljningen av de transportpolitiska målen.

I Figur 12 och Tabell 5 ses utvecklingen för tillgänglighet till service för perioden 2009–2017. Tillgängligheten till såväl närmsta livsmedelsbutik som grundskola och vårdcentral ökat för riket som helhet mellan år 2009 och år 2017. Tillgänglighetsindex för service ökade i cirka 81 procent av kommunerna under åren 2014–2017. Orsaker till denna utveckling har inte analyserats. Ökningen har varit olika stor i olika kommuntyper, till exempel har tillgängligheten till närmsta

²³ Källa: sverigesmiljömål.se/SCB

livsmedelsbutik och närmsta grundskola ökat mest i förortskommuner till storstäderna, medan tillgängligheten till närmaste vårdcentral ökat mest i storstäderna. I alla kategorier har tillgängligheten ökat minst i glesbygdskommuner. Största variationen i utveckling har varit i tillgänglighet till vårdcentral, där skillnaderna mellan ökningen i olika kommuntyper är störst. Trots att tillgängligheten ökar överallt är det därför värt att notera att skillnaden i ökningstakt mellan kommunerna kan leda till ökade skillnader över tid.²⁴

Figur 12. Indexerad tillgänglighet till livsmedelsbutik, skola och vårdcentral inom ett avstånd i vägnätet av 1 000 meter²⁵, år 2017²⁶.



Tabell 5. Tillgänglighet till service för åren 2009 och 2017, per kommuntyp²⁷. Andel (procent) av befolkningen som bor inom 1 000 meter i vägnätet från livsmedelsbutik, grundskola och vårdcentral.²⁸

Kommungrupp (SKL)	Livsmedelsbutik		Grundskola		Vårdcentral	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017
Storstäder	87	93	83	94	50	72
Förortskommuner till storstäderna	53	65	57	73	23	40
Större städer	59	68	58	72	29	44
Förortskommuner till större städer	44	47	44	54	16	28
Pendlingskommuner	45	50	42	53	20	30
Kommuner i tätbefolkad region	52	56	50	58	21	29
Kommuner i glesbefolkad region	46	50	44	53	16	24
Turism och besöksnäringkommuner	42	47	36	41	17	25

²⁴ Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018. Trafikanalys Rapport 2018:8

²⁵ Tillgängligheten är högst i kommuner med mörkgrön färg, och lägst i de röda.

²⁶ Källa: Trafikanalys

²⁷ SKL:s äldre kommungruppsindelning.

²⁸ Källa: Trafikanalys.

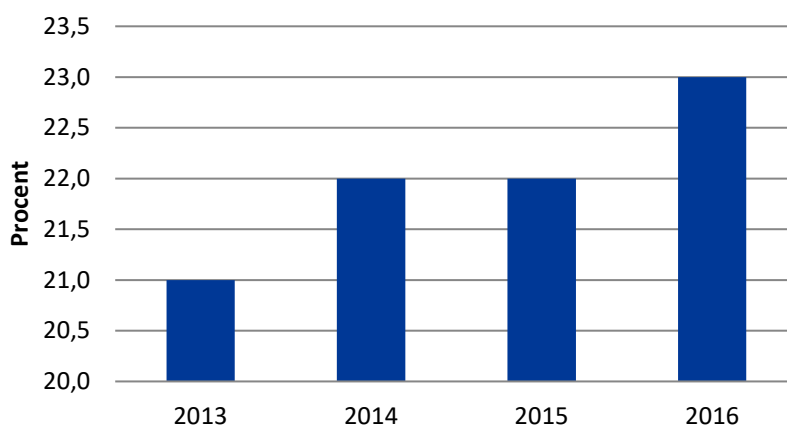
Varuproducerande kommuner	47	53	47	53	21	27
Glesbygdskommuner	38	39	31	34	16	19
Riket	58	66	57	69	28	42

Tillgång till grönska

Indikatorn visar hur stor andel av befolkningen som bor inom ett avstånd av upp till 1 000 meter från nationalparker, naturreservat eller naturvårdsområden.

Av Figur 13 ses att 23 procent av befolkningen hade närhet till skyddad natur år 2016. Det är en ökning med två procentenheter jämfört med år 2013. Tidsserien är dock för kort för att säkerställa en trend för tillgången till grönska. En tänkbar förklaring är att fler och fler naturområden skyddas.

Figur 13. Andel av befolkning med mindre än 1 km till skyddad natur.²⁹



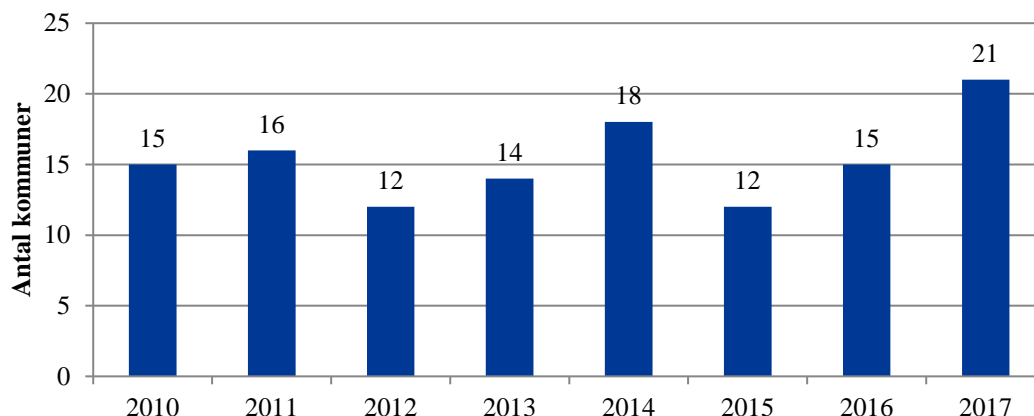
Aktuella planeringsunderlag

Enligt 3 kapitlet 1 § plan- och bygglagen ska kommunen ha en aktuell översiktsplan. Har aktualitetsprövningen visat att översiktsplanen inte längre är aktuell bör den snarast revideras.³⁰ I Figur 14 framgår hur många kommuner som har aktualitetsprövat sin översiktsplan under perioden 2010–2017³¹.

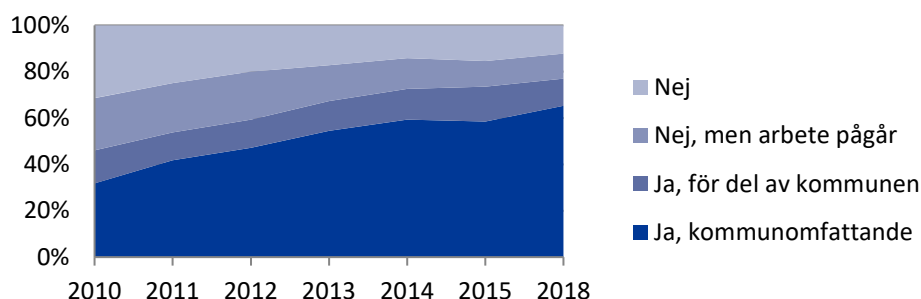
²⁹ Källa: sverigesmiljomål.se/SCB

³⁰ Det är osäkra data kring aktualiseringsprövning. Boverket har ingen klar bild över hur aktuella kommunernas översiktsplaner faktiskt är. Det är inte givet att en flera år gammal ÖP är inaktuell.

³¹ Data från Plan och bygg-enkäten för 2010–2017. Fråga 1.3; har kommunen aktualitetsprövat sin ÖP under året.

Figur 14. Antal kommuner med aktualitetsprövad ÖP


I Figur 15 sammanfattas resultat från Miljömålsenkäten 2018³². Cirka 64 procent, av kommunerna som svarat, uppger att de har aktuella kommunomfattande dokument för att främja miljöanpassade transporter och minskat transportbehov³³. Runt 11 procent svarar att det finns aktuella dokument för del av kommunen, medan 12 procent anger att arbete pågår. Drygt 12 procent svarar att kommunen saknar aktuella dokument.

Figur 15. Kommunernas aktuella dokument inom transportområdet


Trenden visar att andelen kommuner med kommunomfattande dokument har ökat mellan år 2009 till år 2017. De som har dokument för en del av kommunen står sig relativt konstant under perioden. Andelen kommuner där arbete pågår minskar, liksom andelen som saknar dokument.

³² Boverket följer upp miljömålet God bebyggd miljö med en enkät som skickas ut till Sveriges kommuner, Miljömålsenkäten. Till och med år 2015 har enkäten utförts årligen. Numera utförs den vart tredje eller vart fjärde år. Enkätens svarsfrekvens varierar mellan 70–80 procent.

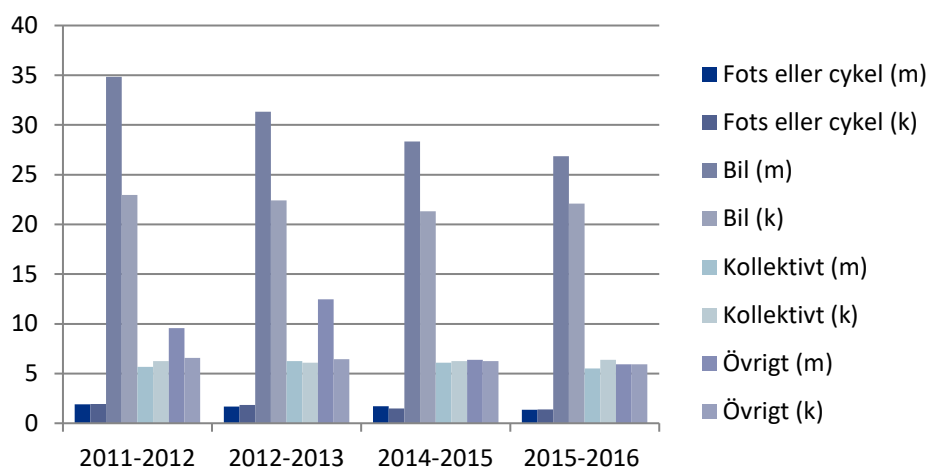
³³ Data från Boverkets miljömålsenkäter 2010–2018 (som avser data för året innan), fråga 1.1. Har kommunen aktuella dokument för att främja miljöanpassade transporter och minskat transportbehov?

Jämställdhet i transportsystemet

Den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige, handlar om människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna görs, vilka färdsätt som används, samt vad som är syftet/ärendet med resan. RVU Sverige ingår i Sveriges officiella statistik och har pågått sedan år 2011.

Som framgår av Figur 16 har skillnaderna i mäns (m) och kvinnors (k) dagliga färdsätt minskat sedan år 2011 – en utveckling som kan tolkas som att resandet blivit mer jämställt. I den senaste undersökningen från 2015/2016 är det bara i bilresandet som det finns en tydlig skillnad mellan könen i termer av genomsnittlig daglig färdlängd, men även denna skillnad har minskat betydligt sedan år 2011. Den främsta anledningen till denna minskning är utvecklingen av mäns bilresande, som minskat påtagligt från i snitt 35 till 27 km per person och dag mellan 2011–2016. Kvinnors bilresande har däremot bara minskat marginellt under samma tid.

Figur 16. Färdlängd (km) per person och dag, fördelat på färdsätt och kön³⁴.



Även den sträcka som dagligen tillryggaläggs till fots eller med cykel har minskat mellan 2011–2016; för båda könen handlar det om en minskning från i snitt 1,9 till 1,4 km per person och dag. För resor med kollektiva färdsätt har den genomsnittliga färdlängden, för såväl kvinnor som män, legat konstant kring 6 km per person och dag. När det gäller övriga färdsätt, där exempelvis resor med färdtjänst, taxi, flyg eller sjöfart ingår, visar undersökningarna att den genomsnittliga dagliga färdlängden minskat för män, medan den i stort sett varit oförändrad för kvinnor.

Eftersom det är fråga om urvalsundersökningar, som dessutom är behäftade med bortfalls- och mätfel, bör resultaten tolkas med viss försiktighet.

³⁴ Data från Trafikanalys nationella resvaneundersökningar 2011–2016. I kollektiva färdsätt ingår allmän kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana. I övriga färdsätt ingår bland annat färdtjänst, taxi, flyg och sjöfart.