

2002-11-29

Kompletterade information till SIKA Rapport 2002:1

Ett jämförelsealternativ är inte det mest sannolika framtidsscenariot

Rapporten *Persontransporternas utveckling till 2010* (SIKA Rapport 2002:1) handlar om utvecklingen av personresandet i Sverige till år 2010. Det som redovisas är *inte* en prognos (i ordets vanliga bemärkelse) som beskriver persontransporternas *förväntade* utveckling, utan ett så kallat "jämförelsealternativ". När alternativa åtgärder för transportsektorn skall utvärderas ställs de mot ett så kallat jämförelsealternativ. Det är ett scenario som inte innehåller några nya infrastruktursatsningar eller transportpolitiska åtgärder, som t.ex. skatteförändringar. Jämförelsealternativet innehåller däremot bedömningar av sannolika förändringar i omvärlden t.ex. ekonomisk utveckling, befolkningsförändringar m.m.

Ett sådant här jämförelsealternativ visar på hur resandeutvecklingen skulle kunna se ut till år 2010 om omvärlden förändras men inga nya åtgärder görs i transportsektorn. I verkligheten kommer man med största sannolikhet besluta sig för att göra olika former av investeringar i infrastruktur och även införa andra åtgärder som förändringar i regelverk, skatter m.m. Om man istället gör en prognos med antaganden om vilka investeringar som kommer att genomföras och vilka övriga förändringar som kan förväntas i transportsektorn till 2010 så kommer resultatet sannolikt skilja sig märkbart från jämförelsealternativet. För närvarande finns inte någon aktuell sådan prognos framtagen av SIKA eller trafikverken.

Det jämförelsealternativ som redovisas i rapporten är en reviderad version av det jämförelsealternativ (JA 2010) som togs fram i projektet "Strategisk analys" 1999. I den strategiska analysen jämfördes tre alternativa inriktningsscenarier för infrastrukturinvesteringar med JA2010. JA2010 innehöll redan beslutade infrastrukturinvesteringar med byggstart senast 2001. Dessa förutsågs vara färdigställda till 2010. Samma förutsättningar gäller för den reviderade versionen av JA 2010 som redovisas i SIKA Rapport 2002:1.

Jämförelsealternativet har hittills givit lägre resandeutveckling med järnväg än i verkligheten

Enligt det reviderade jämförelsealternativet som presenteras i rapporten (se tabell 1 nedan) ökar järnvägsresandet från basåret 1997 till prognosåret 2010 med totalt ca 26 %. Det motsvarar i absoluta tal en ökning på ca 1,8 miljarder personkilo-

meter från 7,0 miljarder personkilometer 1997 till 8,8 miljarder personkilometer år 2010.

Tabell 1. Reviderad prognos (rev. JA2010) för totalt inrikes transportarbete. (Miljarder personkilometer)

Färdmedel	1997	2010	Förändring abs.	Förändring %
Bil	93,1	119,7	26,6	+ 29 %
Tåg	7,0	8,8	1,8	+ 26 %
Flyg	3,8	4,7	0,9	+ 23 %
Buss	13,9	15,0	1,1	+ 8 %
Gång- och cykeltrafik	6,0	5,6	-0,4	- 6%
Totalt	124	154	30,0	+ 24%

Enligt den officiella statistiken har järnvägsresandet i verkligheten ökat betydligt snabbare än prognosen. Mellan 1997 och 1999 ökade tågresandet med hela 8,6 %. Nyligen producerad, officiell statistik visar på en mycket snabb ökning av tågresandet även efter 1999. Detta förklaras delvis, men inte helt, av ökat resande med Arlandabanan och av den nystartade tågtrafiken över Öresund. År 2001 uppgick tågresandet till 8,6 miljarder personkilometer. Det motsvarar en utvecklingstakt på ca 6 % per år under perioden 1997 till 2001. Motsvarande ökningstakt enligt prognosen är knappt 2 % per år. Med utvecklingstakten i prognosen skulle tågresandet uppgå till 7,5 istället för 8,6 miljarder personkilometer år 2001. Enligt prognosen skulle dagens resandenivåer på järnväg nås först år 2010 (8,8 miljarder personkilometer).

Skillnaderna förklaras delvis av att prognosen enbart avser inrikes resor med start och mål i Sverige. Anslutningsresor till utrikesresor, t.ex. med tåg till Arlanda flygplats eller till Öresundstågen finns därför inte med i prognosresultaten.