

Transportprognoser sedan 1975



En översiktlig uppföljning

Transportprognoser sedan 1975

En översiktlig uppföljning

SIKA Rapport är SIKA:s publikationsserie för utredningar och analyser. Hittills under 2005 har följande rapporter i serien SIKA Rapport publicerats:

- 2005:1 Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål
- 2005:2 Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige
- 2005:3 Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål, kortversion
- 2005:4 Transportprognoser sedan 1975

ISSN 1402-6651

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA

Telefon: 08-506 206 00, fax: 08-506 206 10

E-post: sika@sika-institute.se

Webbadress: www.sika-institute.se

Tryck: Birger Gustafsson Digital AB, Stockholm 2005

Förord

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har bland annat i uppgift att regelbundet beskriva den svenska transportmarknaden och utarbeta prognoser över transporterens framtida utveckling.

Som ett led i detta arbete har SIKA nu gjort en översiktlig uppföljning av de nationella person- och godstransportprognoser som publicerats under de senaste trettio åren. Uppföljningen inriktas främst på att beskriva hur väl den prognostiserade utvecklingen av person- och godstransporterna överensstämmer med den utveckling som sedan faktiskt inträffat. Rapporten har författats av Inge Vierth vid SIKA.

Kjell Dahlström
Generaldirektör

Innehåll

SAMMANFATTNING.....	7
1 SYFTE OCH METOD.....	9
1.1 Syfte med uppföljningen	9
1.2 Metod.....	10
2 PROGNOSE FÖR PERSON- OCH GODSTRANSPORTER SEDAN 1975.....	11
2.1 Transportprognoser sedan 1975	11
2.2 Kommunikationsdepartementets prognos 1975	13
2.3 Transportrådets prognoser 1983 och 1989	15
2.4 VTI:s prognos 1992/1993.....	18
2.5 Samplans prognoser 1996 och 1999.....	20
3 JÄMFÖRELSE MELLAN FAKTISK UTVECKLING OCH PROGNOSE	25
3.1 Persontransporter.....	25
3.2 Godstransporter	32
4 AVSLUTANDE KOMMENTARER.....	41
REFERENSER	43
Bilaga 1. BNP-utveckling samt utveckling av den transporterade godsmängden och godstransportarbete 1975–2002.....	45

Sammanfattning

Långsiktiga nationella person- och godstransportprognoser utgör en gemensam plattform för att bestämma inriktningen av infrastrukturinvesteringar och för andra transportpolitiska ställningstaganden. Prognoserna används även till konsekvensanalyser beträffande tillgänglighet, regional utveckling, miljö, trafiksäkerhet m.m. samt av privata aktörer.

Denna promemoria syftar till att översiktligt följa upp de nationella transportprognoser som har publicerats av dåvarande Kommunikationsdepartementet, dåvarande Transportrådet (TPR), Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) samt SIKA/Samplan¹ under de senaste trettio åren.

Vi redovisar vilka förklarande faktorer och samband som använts och hur olika osäkerhetsfaktorer har belysts. I vår jämförelse mellan prognos och utfall presenteras transportarbetet i Sverige för respektive basår och prognosår. Den översiktliga uppföljningen inriktas främst på att beskriva hur väl den prognostiserade utvecklingen av person- och godstransporterna överensstämmer med den utveckling som sedan inträffat. Vi inriktar oss främst på att redogöra för stora uppenbara avvikelser mellan prognos och verklighet.

Den översiktliga uppföljningen bör ses som ett första uppföljningssteg. Fler och mer djupgående uppföljningar av förklaringsfaktorerna behövs för att öka förståelsen av samband, strukturer och utvecklingen på person- och godstransportmarknaden på både kort och långt sikt.

Vår uppföljning på aggregerad nivå tyder på att person- och godstransportprognoserna, bortsett från enskilda undantag, överensstämmer ganska väl med den utveckling som sedan inträffat. I de fall det förekommer betydande avvikelser är de å andra sidan ofta så stora att de inte täcks in av de alternativa scenarierna och känslighetsanalyserna som tagits fram inom ramen för prognosarbetet.

Den förväntade utvecklingen av transportarbetet präglas tydligt av den historiska utvecklingen. Vår genomgång illustrerar svårigheterna att fånga upp trendbrott. Till bilden hör också att utvecklingen av transportarbetets volym och struktur i hög grad styrs av de antagna strukturerna i de makroekonomiska prognoserna samt av övriga antaganden om förhållandena utanför transportsektorn.

Med hänsyn till prognosernas långsiktighet är det svårt att förutsäga hur olika politiska och strukturella förändringar påverkar person- och godstransporterna. Prognoserna har dessutom inte som huvudsyfte att ”träffa rätt” utan ska snarare kunna fungera som en konsekvensbelysning av olika ekonomiska scenarier, olika trafikpolitiska handlingsalternativ etc.

¹ SIKA och trafikverken, dvs. Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket.

1 Syfte och metod

1.1 Syfte med uppföljningen

Person- och godstransportprognoser görs för att belysa den sannolika utvecklingen av transporterna givet vissa omvärldsförutsättningar. Transportprognoser utgör bl.a. en gemensam plattform för att bestämma inriktningen av infrastrukturinvesteringar och för andra transportpolitiska ställningstaganden. Den nytta som investeringar i trafikanläggningar medför beror bl.a. på hur mycket anläggningarna utnyttjas. Mot bakgrund av transportinfrastrukturens långa livslängd är det en fördel om man har en bild av hur transporterna och trafiken kan tänkas utvecklas långt in i framtiden. Transportprognoser används även till konsekvensanalyser beträffande tillgänglighet, regional utveckling, miljö, trafiksäkerhet m.m. Prognoserna kan även ha betydelse för privata företags marknadsbedömningar.

Denna rapport syftar till att översiktligt följa upp de nationella transportprognoser som har publicerats under de senaste tre årtiondena. Uppföljningen inriktas främst på att beskriva hur väl den prognostiserade utvecklingen av person- och godstransporterna överensstämmer med den utveckling som sedan faktiskt inträffat. Avvikelser kan bero på missbedömningar av den ekonomiska och politiska utvecklingen m.m. och/eller felaktiga antaganden om sambanden mellan dessa omvärldsförutsättningar och transporterna. Vi inriktar oss främst på att redogöra för stora uppenbara avvikelser mellan prognos och verklighet. Någon detaljerad genomgång av utvecklingen och prognosmetodiken görs inte.

I Sverige har det inte redovisats många liknande utvärderingar av nationella transportprognoser. År 1991 utvärderade Transportrådet den 1983 framtagna gods-transportprognosen för år 2000.² Åren 2002 till 2004 har SIKA inom ramen för uppföljningen av de transportpolitiska målen jämfört utfallet i person- och gods-transportprognosen för år 2010 med den faktiska utvecklingen.³ Till skillnad mot de ovan nämnda uppföljningarna, som avser utvecklingen fram till ett kommande prognosår, inkluderas i denna rapport också prognosår som har passerats.⁴

² Transportrådet, TPR PM 1991-12-16, *Översiktlig utvärdering av Transportrådets godstransportprognos från år 1983*.

³ Bilaga till SIKA Rapport 2002:3, *Jämförelse mellan prognos och dagens utveckling för gods-transporter*, SIKA Rapport 2003:5, *Uppföljning av de transportpolitiska målen maj 2003*, SIKA Rapport 2004:3, *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål maj 2004*.

⁴ Exempel för uppföljningar på regional nivå som analyserar effekter på lönsamhetskalkyler finns ett föredragsmanuskript av Göran Tegnér (Flygresor till/från Arlanda flygplats, biltrafik på Öresundsbron, järnvägsresandet på Ostkustbanan m.m.). Se Manuskript 2004-06-11, Göran Tegnér, *Framtidens trafik, Går det att lita på prognoser*.

1.2 Metod

I rapporten redovisar vi vilka förklarande faktorer och samband som använts och hur olika osäkerhetsfaktorer har belysts i de sedan 1975 framtagna nationella person- och godstransportprognoserna. Både faktorer på efterfrågesidan och på utbudssidan inkluderas. De flesta prognoser är s.k. jämförelsealternativprognoser (JA-prognoser), som används för att analysera olika investeringars lönsamhet. Det betyder att prognoserna medvetet bortser från effekterna av vissa investeringar och andra transportpolitiska åtgärder.

I vår jämförelse mellan prognos och utfall redovisas transportarbetet i Sverige för respektive basår och prognosår(åren). För persontransporter redovisas inrikes resor med bil, långväga buss, tåg och flyg. Däremot ingår inte färjetransporter, lokal kollektivtrafik och gång- och cykel. För godstransporter ingår både inrikes transporter och den del av transportererna till och från utlandet som utförs inom Sveriges gränser. Som trafikslag redovisas lastbil, järnväg och sjöfart. Flyg ingår inte.

De mått som används för att uttrycka transportproduktionen – person- respektive tonkilometer – har vissa brister när det gäller jämförbarheten mellan transportmedlen. Exempelvis kan transportarbetet variera, beroende på vilket transportmedel och vilken rutt som används fastän det i princip är samma transportprestation som utförs. Att transportarbetet avgränsats till svenskt territorium kan vidare medföra att land- och sjötransporter behandlas olika. I de flesta prognoserna beräknas också antalet resor och antalet transporterade ton, delvis även fordonskilometer.

Regionala nedbrytningar, som krävs för att kunna jämföra infrastrukturinvesteringar i olika delar av landet samt effekter för infrastrukturinvesteringarnas lönsamhet behandlas inte i denna rapport. Någon uppföljning med avseende på prognosernas konsekvenser för energiförbrukning, avgasutsläpp m.m. görs inte heller.

2 Prognoser för person- och godstransporter sedan 1975

2.1 Transportprognoser sedan 1975

År 1975 publicerade dåvarande Kommunikationsdepartementet en prognos för person- och godstransporter i samarbete med den Trafikplaneringsutredning som var verksam vid denna tidpunkt. Rapporten *Transporter i Sverige*⁵ innehåller bedömningar och beräkningar rörande den framtida utvecklingen inom transportsektorn fram till år 1990.

I början av 1980-talet fick dåvarande Transportrådet (TPR) ansvar för nationella transportprognoser. År 1980 publicerade myndigheten en redovisning av den aktuella situationen för person- och godstransporterna samt en prognos fram till år 1990.⁶ Under 1982 och 1983 kompletterade Transportrådet Kommunikationsdepartementets rapport från 1975 med flera rapporter. Syftet var att beskriva person- och godstransporternas struktur i början på 1980-talet och utvecklingen fram till dess samt att bedöma de fortsatta utvecklingsmöjligheterna. Del I av en rapportserie avsåg transportmedlens utveckling och utnyttjande.⁷ Del II avsåg marknadsuppdelningen samt den regionala strukturen för godstransporter⁸ och persontransporter⁹. Del III innehöll en godstransportprognos för perioden 1980–2000 som togs fram i samarbete med Statens Järnvägar (SJ), Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.¹⁰ Såvitt vi har kunnat se publicerades vid denna tidpunkt inte någon motsvarande prognos för persontransporterna. År 1985 aktualiserade Transportrådet rapporterna från 1982 och 1983 i en sammanfattande översiktsrapport.¹¹

Ett projekt för den lokala och regionala kollektivtrafiken om 10–20 år genomfördes i början av 1980-talet inom ramen för den s.k. Kollektivtrafikberedningens (KTB) verksamhet.¹² Delrapporter avsåg *Förändringar av äldres resvanor fram till sekelskiftet* och *Ekonomiska förutsättningar och finansieringsformer*. År 1985 påbörjades även projektet *Godstransporter om 10–20 år* som syftade till att skapa ytterligare beredskap inför framtida beslutsituationer på godstransportområdet.¹³

⁵ DSK 1975:04 *Transporter i Sverige*.

⁶ Transportrådet, Rapport TPR 1980: 3, *Transportsektorn, Redovisning av aktuell situation och prognos för tiden fram till år 1990*.

⁷ Transportrådet, Rapport 1982:4, *Transporter i Sverige, Del I Transportmedlens utveckling och utnyttjande*.

⁸ Transportrådet, Rapport 1983:3, *Transporter i Sverige, Del II A Godstransporter*.

⁹ Transportrådet, Rapport 1983:4, *Del II B Persontransporter*.

¹⁰ Transportrådet, Rapport 1983:5 *Transporter i Sverige, Del III Godstransportprognos 1980–2000*.

¹¹ Transportrådet, Rapport 1985:4, *Transporter i Sverige – en översikt*.

¹² Kollektivtrafikberedningen. Rapport 1982:11, *Lokala och regionala kollektivtrafiken om 10–20 år: Program*.

¹³ Transportrådet, Rapport 1985:6, *Godstransporter om 10–20 år, en första avrapportering*.

Projektet, vars huvuduppgift var att sätta analyser, studier och sammanställningar i ett större sammanhang och därmed göra dem mera tillgängliga och användbara som planingsunderlag, avslutades 1989.¹⁴ Utvecklingsinsatserna koncentrerades till områden som materialadministration, transportteknik och transportplanering, internationella beroenden, transportsystemets utveckling och den regionala fördelningen, transportorganisation och transportmarknad.

År 1986 beslutade riksdagen, som ett led i fullföljandet av det trafikpolitiska beslutet från 1979, att en samordnad transportslagsövergripande investeringsplanering skulle genomföras. Därvid skulle Transportrådet bistå Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och SJ med ett gemensamt planerings- och prognosunderlag och biträda regeringen med att belysa hur investeringar i en trafikgren får effekter på andra trafikgrenar. En rapport avseende nuläget och utvecklingstendenser inom transportsektorn utarbetades.¹⁵ För godstransporter ingick en kvantitativ prognos fram till år 2000.

År 1989 tog Transportrådet fram underlag för den samordnade investeringsplaneringen i form av en rapport som avsåg trafikutvecklingen och översiktliga person- och godstransportprognoser fram till år 2020.¹⁶ År 1990 gav TPR ut en person- och godstransportprognos för åren 1995, 2000 och 2020.¹⁷

I slutet av år 1991 fick Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) ansvar för transportprognoserna. VTI:s person- och godsprognos 1992 *Framtida transporter i Sverige*¹⁸ låg till grund för *Transportprognosen år 2005 och 2020* som Banverket, Vägverket och VTI publicerade år 1993.¹⁹ År 1994 presenterade VTI en grov bild av den historiska utvecklingen av svenska godstransporter, en schematisk nulägesbeskrivning och en prognos för det framtida godstransportarbetet.²⁰

I mitten av 1990-talet överfördes ansvaret för transportprognoser till Delegationen för prognos- och utvecklingsverksamhet inom transportsektorn (DPU) som senare ombildades till Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA. SIKA svarar för att Banverkets, Vägverkets, Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets långsiktiga infrastrukturplanering samordnas och genomförs på ett gemensamt underlag, för att utveckla metoder för prognoser och planering, för konsekvensbedömningar samt för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Samarbetet mellan myndigheterna sker under namnet Samplan. År 1996 publicerades Samplans första person- och godsprognos för åren 2010 och 2020.²¹ År 1999 publicerade Sam-

¹⁴ Transportrådet, Rapport 1989:11, *Godstransporter om 10–20 år, sammanfattning och slutredovisning*.

¹⁵ Transportrådet, Rapport 1986:8, *Nuläge och utvecklingstendenser*.

¹⁶ Transportrådet, Rapport 1989:5, *Trafikutveckling och trafikprognoser, underlag för samordnad investeringsplanering*.

¹⁷ Transportrådet, Rapport 1990:10, *Framtida trafik 1995–2000–2020*.

¹⁸ VTI notat, Nr T 117-1992, *Framtida transporter i Sverige*.

¹⁹ Banverket BV P 1993:4, Vägverket 1993:063, Banverket, Vägverket, VTI, *Transportprognos år 2005 och 2020*.

²⁰ VTI-meddelande Nr 726 1994, *Godsutvecklingen, Tåg, väg, flyg, båt, trender volymer, sannolika utvecklingsmönster*.

²¹ Samplan, Rapport Nr 8, 96.04.23, *Resultat av inriktningsanalyser, Sammanvägt alternativ*.

plan ytterligare en uppsättning person- och godsprognoser för 2010.²² Godsprognosen reviderades år 2000²³ och personprognosen år 2002²⁴.

De ovan omnämnda prognoserna sammanfattas i tabell 2.1. Var och en av dessa prognoser beskrivs mer utförligt nedan.

Tabell 2.1. Nationella person- och godstransportprognoser sedan 1975.

<i>Ansvarig/År</i>	<i>Basår</i>	<i>Prognosår</i>
Kommunikationsdepartementet, 1975	1973	1980, 1990
Transportrådet, 1983	1980	2000
Transportrådet, 1989	1987	2000, 2020
VTI m.fl., 1993	1990	2005, 2020
SIKA/Samplan, 1996	1993	2010, 2020
SIKA/Samplan, 1999	1997	2010, 2020

2.2 Kommunikationsdepartementets prognos 1975

Kommunikationsdepartementets persontransportprognos

I Kommunikationsdepartementets persontransportprognos 1975 uppskattades transportarbetet åren 1980 och 1990 för varje färdmedel med utgångspunkt från allmänna antaganden och uttalade målsättningar bl.a. för den framtida energiförbrukningen. Mot bakgrund av ökade oljepriser ansågs energiknappheten snarare verka i riktning mot intensifierad forskning, energisnåla bilar och skärpta miljökrav samt effektivare utnyttjande av bilparken än mot en ökad andel kollektivtrafik. Man utgick ifrån att tidsaspekten ("brist på tid") skulle bli mer accentuerad. Tillgängliga befolkningsprognoser och prognoser för bilparken och dess utnyttjande, med avseende på körsträcka och beläggning samt konkurrensförhållandet mellan färdmedlen beaktades. Med hänsyn till svårigheterna att förutsäga utvecklingen av hushållens inkomster, drivmedelspriser, sysselsättningsgrad, arbetstider, geografisk fördelning av bostäder och arbetsplatser m.m. samt deras effekter på efterfrågan på transporter utarbetades inte någon matematisk prognosmodell.

Transportarbetet med personbil och buss beräknades för *ett alternativ med låg tillväxt* och *ett alternativ med hög tillväxt*, främst beroende på osäkerheten angående utvecklingen av energiförsörjningen. För järnvägen och luftfarten laborerade man med *ett alternativ med höghastighetståg* och *ett alternativ utan höghastighetståg* i prognosåret 1990. (Se intervaller i tabellen nedan.)

²² Samplan Rapport 1999:2, *Strategisk Analys. Slutrapportering av regeringsuppdrag om inriktningen av infrastrukturplaneringen för perioden 2002-2011.*

²³ SIKA Rapport 2000:7, *Prognos för godstransporter 2010.*

²⁴ SIKA Rapport 2002:1, *Persontransporternas utveckling till 2010.*

Tabell 2.2. Inrikes persontransportarbete i Sverige år 1973 samt prognos för 1980 och 1990 (i miljarder personkilometer samt relativ förändring mot 1973).

Basår/Prognoser	1973	Prognos 1980		Prognos 1990	
Bil	61,7	67-72	9-17%	74-83	20-35%
Buss	7,1	8,2-8,5	15-20%	10,0-12,0	40-70%
Tåg	4,7	5,0	6%	5,0-6,5	6-38%
Flyg	0,8	1,4	75%	1,9-2,5	138-213%
Totalt	75,5	82-87	9-15%	91-104	20-38%

Utgående från basåret 1973 räknade man med en ökning av det totala persontransportarbetet på 9 till 15 procent till 1980 respektive 20 till 38 procent till 1990. (Detta innebar en väsentligt lägre tillväxttakt än under 1960- och 1970-talet.) I *alternativet låg tillväxt* förväntades bilens transportarbete växa i ungefär samma takt som det samlade transportarbetet. I *alternativet hög tillväxt* ökade bilens persontransportarbete med ytterligare två procentenheter. För järnvägen räknade man med en lägre tillväxt än för övriga transportmedel. Flyget beräknades däremot öka mycket kraftigt. Busstransporterna antogs växa snabbare än det samlade persontransportarbetet, bl.a. med hänsyn till tekniska förbättringar som skulle medföra högre komfort och ökad snabbhet.

Kommunikationsdepartementets godstransportprognos

Kommunikationsdepartementets godstransportprognos 1975 baserades på bedömningar av den branschvisa utvecklingen av produktion, konsumtion, export, import etc. Som enskilda varugrupper betraktas a) livsmedel, spannmål och gödselmedel, b) mineraliska råvaror och byggnadsmaterial, c) olja och oljeprodukter, d) kemiska produkter, e) skogs- och skogsindustriprodukter, f) metaller, g) verkstadsprodukter och h) övriga produkter. Ökningen av det totala inrikes godstransportarbetet beräknades komma att ligga i intervallet 34–53 procent till år 1980 och i intervallet 79–110 procent till år 1990. Den stora spännvidden mellan alternativen förklarades till stor del av osäkerheten beträffande omfattningen av transporter av kol- och stålämnen till sjöss.

Tabell 2.3. Godstransportarbete i Sverige 1973 samt prognos för 1980 och 1990 (i miljarder tonkilometer samt relativ förändring mot 1973).

Basår/Prognoser	1973	Prognos 1980		Prognos 1990	
Lastbil	22,7	30–32	32–41 %	40–44	76–94 %
Järnväg	18,3	24–26	31–42 %	31–34	69–86 %
Sjöfart (inrikes)	6,3	11–16	75–125 %	16–24	154–281 %
Totalt	47,3	65–74	34–53 %	87–102	79–110 %

Transportarbetet med lastbil beräknades öka något mindre än det totala godstransportarbetet (med 4-5 procent per år till 1980 och med cirka 3 procent per år under 1980-talet). Tillväxten av lastbilstransporterna, som under 1960- och 70-talen uppgått till ca 10 procent per år, antogs med andra ord komma att bli avsevärt dämpad. Man förväntade sig att bostadsbyggandet skulle minska och att skogsavverkningen och oljeförbrukningen skulle öka i långsammare takt än tidigare. De långväga lastbilstransporterna (över 300 km) antogs med hänsyn till strukturförändringar inom näringslivet och utrikeshandeln växa ungefär dubbelt så snabbt (9–10 procent per år) som det totala transportarbetet med lastbil.

Att tillväxten för järnväg antogs ligga på samma relativa nivå som tillväxten för de totala lastbilstransporterna innebar en minskning av järnvägens andel av de långväga transporterna. På marknaden för inrikes transporter förväntades sjöfarten öka kraftigare än landtransportmedlen, inklusive färjorna. Landtransportmedlen antogs dock komma att öka sin andel i utrikestransporterna på bekostnad av lastfartygen. Älvs- och havsflottning beräknades minska kraftigt från 1,8 miljarder tonkilometer år 1973 till en miljard tonkilometer år 1980 och år 1990.

2.3 Transportrådets prognoser 1983 och 1989

Transportrådets godstransportprognos 1983

Transportrådets godstransportprognos 1983 byggde på Långtidsutredningen 1980. Underlaget från Långtidsutredningen bröts ned till lägre aggregationsnivåer samtidigt som man tog hänsyn till förändringar av vidareförädlingsgraden. Import och export knöts till produktionen respektive konsumtionen i försörjningsbalansen. Tre alternativ med olika utvecklingstendenser utarbetades för att spegla konsekvenserna av olika ekonomiska utvecklingar: *Basalternativet* utgick ifrån en kombination av en ekonomisk tillväxt (cirka 2 procent BNP-tillväxt per år) som fördelade sig jämt mellan privat och offentlig konsumtion och en normal ökning av vidareförädlingsgraden. *Industrialalternivet* kännetecknades av en lägre tillväxt i den offentliga sektorn och en högre tillväxt av näringslivets investeringar och en normal utveckling av vidareförädlingsgraden. *Vidareförädlingsalternivet* bildades av en balanserad ekonomisk tillväxt enligt basalternativet och en större strukturförändring.

Tabell 2.4. Godstransportarbete i Sverige 1980 samt prognos för år 2000 (i miljarder tonkilometer samt relativ förändring mot 1980).

<i>Basår/ Prognosalternativ</i>	<i>1980</i>	<i>Bas 2000</i>		<i>Industri 2000</i>		<i>Vidareförädling 2000</i>	
Lastbil	23	30,7	33 %	33,6	46 %	28,7	25 %
Järnväg	16,6	21,3	28 %	23,9	44 %	19,1	15 %
Sjöfart (inrikes)	10,5	10,1	-4 %	10,6	1 %	9,5	-10 %
Totalt	50,1	62,1	24 %	68,1	36 %	57,3	14 %

I *basalternativet* beräknades transportarbetet öka med 24 procent, motsvarande 0,9 procent per år till år 2000. (Den i prognosen från 1975 beräknade årliga tillväxttakten under 1980-talet på två till tre procent justerades ner till drygt en procent.) Malm-, energi- och byggnadstransporter antogs stagnera på 1980 års nivå medan transporter av järn-, stål-, verkstads-, kemi- och skogsprodukter förväntades växa med 44 procent mellan 1980 och 2000. Tillväxten beräknades komma att bli högre i *industrialalternativet* (36 procent) och lägre i *vidareförädlingsalternativet* (14 procent).

I de tre alternativen förväntades landtransporterna öka betydligt mer än den inrikes sjöfarten. Som förklaring angavs sjöfartens beroende av utvecklingen inom energisektorn. Långväga vägtransporter (över 100 km exklusive distributionstransporter mellan 100 km och 200 km) förväntades öka med 35 procent till år 2000. Den snabba tillväxten av långväga lastbilstransporter, som hade prognostiserats 1975, förväntades inte fortsätta, då man utgick ifrån att järnvägen agerade mer aktivt och att sjöfarten längs ostkusten byggdes ut. I *industrialalternativet* beräknades tillväxten bli snabbare för landtransportmedlen än i *basalternativet*. *Vidareförädlingsalternativet* ansågs gynna i först hand lastbilen, vilket innebar att järnvägen bedömdes vara känsligare för strukturförändringar än lastbilen.

Transportrådets prognos 1989

Transportrådets persontransportprognos 1989

I Transportrådets persontransportprognos 1989 utgick man ifrån att den privata konsumtionen skulle öka med drygt en procent per år. För befolkning och sysselsättning antogs en långsam ökning samt koncentration till större städer. Sysselsättningen förutsattes öka i den privata tjänstesektorn och minska i industri- och jordbrukssektorn. Den ekonomiska tillväxten bedömdes komma att ligga på en betydligt lägre nivå än före 1987. På utbudssidan förväntades en ökning av bilnehavet samt en utbyggnad av väg- och järnvägsnätet i samma takt både före och efter år 2000. Persontransportprognosen baserades på modeller som estimerades på data från resvaneundersökningar.

I *basscenariet* utgick man ifrån att både bil- och kollektivtrafiksystemet utvecklades. I större tätorter antogs dock kostnaderna för bilresor öka och kollektivtrafiken bli attraktivare. Med hjälp av scenarier testades en kraftig utveckling av biltrafi-

ken respektive kollektivtrafiken. I *bilscenariet* antogs konstanta kostnader för bilresor och en sämre kollektivtrafikstandard. I *kollscenariot* förutsattes ett utbyggt kollektivtrafikutbud med konstanta taxor medan kostnaderna för bilresor ökade bl.a. till följd av biltullar i de största städerna.

Tabell 2.5. Inrikes persontransportarbete år 1987 samt prognos för åren 2000 och 2020 (i miljarder personkilometer samt relativ förändring jämfört med 1987).

Basår/ Prognos/Alternativ	1987	Bas 2000	Bas 2020	Bil 2020	Koll 2020
Bil	79,0	16 %	33 %	49 %	24 %
Långväga buss ²⁵	0,7	25 %	49 %	20 %	50 %
Tåg ²⁶	4,3	53 %	100 %	70 %	147 %
Flyg	2,9	65 %	134 %	141 %	131 %
Totalt	86,9	20 %	40 %	53 %	31 %

I *basscenariet* beräknades det totala transportarbetet i Sverige öka med cirka 20 procent till år 2000 och med cirka 40 procent till år 2020. I *bilscenariet* förväntades tillväxten till 2020 bli 53 procent och i *kollscenariot* 31 procent, dvs. vara 13 procentenheter högre respektive nio procentenheter lägre än i *basscenariet*. I *basscenariet* beräknades bilinnehavet, som år 1985 motsvarade 429 bilar per tusen invånare, öka till 506 bilar år 2000 och 548 bilar år 2020. I *bilscenariet* räknades med 619 och i *kollscenariet* med 522 bilar per tusen invånare år 2020.

Tågresor (över 100 kilometer) beräknades växa med över 50 procent till år 2000 och fördubblas till 2020. Särskilt på marknaden för tjänsteresor antogs järnvägen, tack vare introduktionen av snabbtågen, i större utsträckning kunna konkurrera med flyget. Flyget antogs dock öka med 130 till 140 procent till år 2020 i alla tre scenarierna. Långväga busstransporter beräknades öka med 25 procent till år 2000. Tillväxten till 2020 beräknades till cirka 50 procent i *basalternativet* och *kollscenariot* samt 20 procent i *bilscenariet*.

Transportrådets godstransportprognos 1989

Transportrådets godstransportprognos 1989 förutspådde en långsammare tillväxt av godstransportarbetet än vad som tidigare antagits och som närmar sig det s.k. *vidareförädlingsalternativet* i 1983 års prognos. Bortsett från malm-, energi- och byggtansporter bedömdes ökningstakten bli 1–2 procent för inrikestransporter, 2–3 procent för utrikestransporter och över 3 procent för transittransporter från Norge och Finland till kontinenten. Det totala godstransportarbetet beräknades öka långsammare än tidigare. Tillväxten antogs komma att bli koncentrerad till vissa regioner och stråk så att kapacitetsproblem i infrastrukturen skulle kunna uppstå.

²⁵ Observera att de angivna 0,7 miljarder personkilometer med långväga buss år 1987 inte motsvarar dagens avgränsning. Enligt dagens avgränsning genomfördes 8,3 miljarder personkm.

²⁶ 4,3 miljarder personkm > 100 km, totalt 6,4 miljarder personkm.

Tabell 2.6. Godstransportarbete i Sverige 1987 samt prognos för år 2000 och 2020 (i miljarder tonkilometer samt relativ förändring mot 1987).

Basår/Prognoser	1987	Prognos 2000		Prognos 2020	
Lastbil	24,7	29,6	20 %	33,3	35 %
Järnväg	18,4	22,6	23 %	24,1	31 %
Sjöfart (inrikes och utrikes)	29,5	29,2	0 %	33,5	14 %
Totalt	72,6	81,4	12 %	90,9	34 %

Under perioden 1987–2000 beräknades det samlade godstransportarbetet (inklusive utrikessjöfart utmed den svenska kusten) öka från 73 miljarder tonkilometer till 81 miljarder tonkilometer. Detta motsvarade en ökning på totalt cirka 12 procent jämfört med 1987 eller en ökning på cirka en procent per år. Efter sekelskiftet bedömdes tillväxten komma att bli något lägre. Det totala transportarbetet år 2020 beräknades uppgå till 91 miljarder tonkilometer, vilket innebär en ökning på 34 procent jämfört med 1987.

Tillväxten beräknades bli störst för järnvägstransporterna till år 2000 och störst för lastbilstransporterna fram till år 2020. En förklaring till detta utfall var den antagna långsiktiga strukturomvandlingen. De långväga lastbilstransporterna beräknades växa med 23 procent till år 2000 och med 28 procent till år 2020. För de kortväga lastbilstransporterna förutsågs en långsammare tillväxt.

2.4 VTI:s prognos 1992/1993

VTI:s nio scenariokombinationer

År 1992 publicerade Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) en rapport över person- och godstransporter i Sverige till år 2005. Prognosen avvek från Transportrådets prognoser 1989 och 1990 genom att utvecklingen av Sveriges förhållande till EU (då EG) och Östeuropa och avregleringen av vissa transportmarknader beaktades. Osäkerheten om den svenska och internationella ekonomiska utvecklingen belystes i *tre ekonomiska scenarier* som förutom tillväxttakt också skilde sig åt med avseende på ekonomins strukturomvandling och utrikeshandelns utveckling: *Scenario A Långtidsutredningen 1990 (LU 90)* utgick från en BNP-tillväxt på 2,4 procent per år. I *Scenario B Hög tillväxt* utgick man från en årlig BNP-tillväxt på 3,0 procent och en industri- och utrikeshandelsprofil som avvek från perioden 1970–1990. I *Scenario C Låg tillväxt* förutsattes en BNP-tillväxt på 1,6 procent per år.

Därutöver definierades *tre trafikpolitiska scenarier* för att belysa hur styrningen av transportsektorn skulle kunna påverka prognosernas utfall: *Scenario 1 Avreglering* innebar en stark betoning av avreglering och företagsekonomisk lönsamhet,

Scenario 2 Medelväg hade starkare inslag av förhandlingslösningar och *Scenario 3 Samordning* betonade samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning och stor hänsyn till trafik- och miljöaspekter i den fysiska planeringen. Totalt kunde nio scenariokombinationer konstrueras.

Utvecklingen av transportarbetet med bil antogs i huvudsak bestämmas av den (autonoma) ekonomiska tillväxten, bilinnehavet och den genomsnittliga körsträckan. Den genomsnittliga körsträckan med bil bedömdes växa i alla scenarier förutom C3 (*Låg tillväxt och samordning i trafikpolitiken*). Kollektivtrafikens utveckling ansågs vara starkt beroende av de valda styrmedlen. *Scenario 1 Avreglering* bedömdes innebära oförändrad nivå och *Scenario 2 Medelväg* tillbakagång. I *Scenario 3 Samordning* bedömdes det däremot finnas förutsättningar för att kollektivtrafiken skulle kunna växa betydligt.

När det gäller godstransporter koncentrerade VTI sig på de tre ekonomiska scenarierna (A, B, C), eftersom möjligheterna ansågs vara begränsade att på nationell nivå välja styrmedel. I scenariot *B Hög tillväxt* förväntades en kraftig ökning av den transporterade godsmängden och godstransportarbetet. Det påpekades dock att en snabbare strukturomvandling (mot en högre förädlingsgrad) och en starkare tillväxt i tjänstesektorn skulle dämpa tillväxten. Två år efter Berlinmurens fall framhölls svårigheten att förutsäga utvecklingen av handeln med Östeuropa och dess konsekvenser för godstransportflödena. I ett scenario med en avsevärd omorientering av utrikeshandeln bedömdes den svenska handelsvolymen på Östeuropa i ton kunna växa till 15 procent år 2005. (Idag ligger andelen enligt Exportrådet på omkring sju procent.)

För att kunna relatera till en officiell transportprognos redovisas basprognoserna för person- och godstransporter som togs fram av VTI, Banverket och Vägverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Kommunikationsdepartementet år 1993.

Persontransportprognos 1993

I persontransportprognosen från år 1993 beräknades det samlade persontransportarbetet öka med 18 procent till år 2005 och 32 procent till år 2020. Transportarbetet med tåg och flyg beräknades i relativa tal öka mycket snabbare än med bil och buss. I absoluta tal ökar dock biltransporter mest. Bilinnehavet väntades växa till 480 bilar per tusen invånare till år 2005 och till 525 bilar per tusen invånare till år 2020.

Tabell 2.7. Inrikes persontransportarbete år 1990 (i miljarder personkilometer) samt prognos för åren 2000 och 2020 (relativ förändring, jämfört med 1990).

År/Prognos	1990	Prognos 2005		Prognos 2020	
Bil	86,9	101,7	17 %	133,2	31 %
Långväga buss	9,0	9,8	9 %	11,6	18 %
Tåg	6,2	9,4	52 %	17,4	85 %
Flyg	3,4	5,1	50 %	9,6	88 %
Totalt	112,5	132,8	18 %	175,2	32 %

Godstransportprognos 1993

I godstransportprognosen från år 1993 förväntades för landtransportmedlen (inklusive färjor) en mycket kraftigare tillväxt än för lastfartyg. Järnvägstransporterna förväntades få en något högre tillväxttakt än vägtransporterna. Kortväga lastbilstransporter väntades växa något snabbare än långväga lastbilstransporter.

Tabell 2.8. Godstransportarbete i Sverige 1990 (i miljarder tonkilometer) samt prognos för åren 2005 och 2020 (relativ förändring, jämfört med 1990).

År/Prognos	1990	Prognos 2005		Prognos 2020	
Lastbil (inkl färjor)	30,0	37,6	25,3 %	52,4	74,8 %
Järnväg (inkl färjor)	19,1	24,4	27,9 %	32,5	70,1 %
Sjöfart (inrikes, lastfartyg)	8,3	9,5	14,6 %	11,2	34,8 %
Totalt	57,0	71,5	25 %	96,1	67 %

2.5 Samplans prognoser 1996 och 1999

Samplans prognos 1996

År 1995 tillsatte regeringen den parlamentariskt sammansatta Kommunikationskommittén (KomKom) som fick i uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Arbetet redovisades i tre betänkanden och det första, som publicerades 1996, utgjorde en plan för infrastrukturinvesteringarna. Samplan-gruppen, med representanter från de fyra trafikverken och SIKA, utarbetade underlag till KomKom.

Samplan-gruppen belyste betydelsen av osäkerheten om samhällsutvecklingen genom att göra beräkningar för olika scenarier för den ekonomiska utvecklingen (låg tillväxt, bas och hög tillväxt). Olika inriktningar av transportpolitik, infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder analyserades i olika inriktningalternativ. Alternativen avsåg bl.a. *ett jämförelsealternativ* som omfattar sådana investeringar i infrastrukturen och andra åtgärder som redan var genomförda eller påbörjade

vid årsskiftet 1997/1998. Vidare utformades ett *miljöalternativ* (som lade särskild vikt vid det trafikpolitiska målet om en god miljö) och ett *trafiksäkerhetsalternativ* (som lade särskild vikt vid målet om en ökad trafiksäkerhet), ett *regional balansalternativ* (som lade särskild vikt vid målet om regional balans), ett *näringslivsalternativ*, (som lade särskild vikt vid näringslivsfrågor) och ett *sammanvägt alternativ*. För varje alternativ beräknades vilka åtgärder som var samhällsekonomiskt motiverade och vilka effekter blev på olika transportpolitiska mål.

Samplans persontransportprognos 1996

I *jämförelsealternativet* prognostiseras följande utveckling för persontransportarbetet på med bil, tåg och flyg åren 2010 och 2020.²⁷

Tabell 2.9. Inrikes persontransportarbete år 1993 (i miljarder personkilometer) samt prognos för åren 2010 och 2020 (relativ förändring, jämfört med 1993).

År/Prognos	1993	Prognos 2010 Jämförelsealternativ		Prognos 2020 Jämförelsealternativ	
Bil	89,9	117,0	30 %	129,6	44 %
Tåg	5,7	9,1	59 %	9,8	72 %
Flyg	3,1	4,2	36 %		
Totalt	95,6	126,1	32 %	139,4	46 %

I *jämförelsealternativet* beräknades persontransportarbetet med bil öka med 30 procent, motsvarande cirka 27 miljarder personkilometer, till år 2010. Resandet med tåg beräknades öka med cirka 60 procent och resandet med inrikes flyg med 36 procent. För *miljöalternativet* beräknades en tillväxt för bil på 20 procent. Persontransportarbetet med järnväg beräknades i detta fall öka med 115 procent, medan inrikesflygets persontransportarbete ökade med 25 procent.

Samplans godstransportprognos 1996

I Samplans godstransportprognos från år 1996 beräknades i *jämförelsealternativet* en tillväxt av det samlade godstransportarbetet på 26 procent till år 2010 och 34 procent till år 2020.²⁸ Godstransportarbetet med järnväg väntades växa med 33 procent till år 2010 och godstransportarbetet på väg med 30 procent. I *miljöalternativet* beräknades en tillväxt på cirka 21 procent för vägtransportarbetet och en femtioprocentig ökning för transportarbetet med järnväg. Godstransportarbetet till sjöss bedömdes i detta fall bli oförändrat.

²⁷ Samplan Nr 7 96.04.01, *Resultat av inriktningsanalyser, Sammanfattning och slutsatser.*

²⁸ Samplan Nr 8 96.04.23, *Resultat av inriktningsanalyser, Sammanvägt alternativ.*

Tabell 2.10. Godstransportarbete i Sverige 1993 (i miljarder tonkilometer) samt prognos för åren 2000 och 2020 (relativ förändring, jämfört med 1993).

År/ Prognos	1993	Prognos 2010 Jämförelse- alternativ		Prognos 2020 Jämförelseal- ternativ	
Lastbil	29,0	37,8	30 %	41,0	41 %
Järnväg	19,7	26,0	32 %	27,0	37 %
Sjöfart	26,3	30,7	17 %	32,3	23 %
Totalt	75,0	94,5	26 %	100,3	34 %

Samplans prognos 1999

År 1999 publicerade Samplan person- och godsprognoser för år 2010. Utfallet av ett alternativt ekonomiskt scenario som förutsatte en högre BNP-tillväxt och en snabbare strukturomvandling analyserades för båda prognoserna. I särskilda underlagsrapporter analyserades betydelsen av olika trender och drivkrafter på utbuds- och efterfrågesidan.²⁹ För persontransporterna belystes bl.a. betydelsen av biljettpriser, hastighet och turtäthet. Känslighetsanalyserna för godstransporter avsåg transportkostnader (inklusive skatter och avgifter), kapaciteten på järnvägsnätet, hamnstrukturen m.m. Prognoserna för *jämförelsealternativen* byggde på de 1999 gällande skatterna och avgifterna samt de investeringar i vägar och järnvägar som bedömdes vara påbörjade år 2001. Tre inriktningalternativ avseende *samhällsekonomisk effektivitet, regional utveckling* respektive *trafiksäkerhet och miljö* togs fram. De utgick ifrån samma makroekonomiska omvärldsförutsättningar som jämförelsealternativet.

Samplans persontransportprognos 1999

Den 1999 framtagna persontransportprognosen reviderades år 2002 på så sätt att antaganden om sysselsättning och bilinnehavet justerades uppåt.³⁰ Detta medförde en kraftigare tillväxt av alla trafikslag utom järnväg. Den för perioden 1997 till 2010 prognostiserade tillväxten låg på 26 procent för de samlade persontransporterna med bil, långväga buss, tåg och flyg.³¹ Den starkaste tillväxten förväntades för bil (29 procent), följt av tåg (26 procent) och flyg (23 procent). De långväga busstransporterna väntades växa med 8 procent till år 2010, dvs. med mindre än en procent per år. Efter år 2010 förväntades bil och flyg stå för den största delen av tillväxten.

²⁹ Samplan Rapport 1999:2, *Strategisk Analys. Slutrapportering av regeringsuppdrag om inriktningen av infrastrukturplaneringen för perioden 2002–2011*. Underlagsrapport *Persontransporter – efterfrågan och utbud*, Underlagsrapport *Godstransporter – efterfrågan och utbud*.

³⁰ SIKA Rapport 2002:1, *Persontransporternas utveckling till 2010*.

³¹ Utvecklingen för gång och cykel antas vara negativ, varför tillväxten för det samlade transportarbetet inkl. gång och cykel beräknas till 24 procent till 2010 och 35 procent till 2020.

Tabell 2.11. Inrikes persontransportarbete år 1997 (i miljarder personkilometer) samt prognos för åren 2010 och 2020 (relativ förändring, jämfört med 1997).

År/Prognos	1997	Prognos 2010		Prognos 2020	
Bil	93,1	119,7	29 %	135,6	46 %
Långväga buss	13,9	15,0	8 %	14,3	3 %
Tåg	7,0	8,8	26 %	9,0	29 %
Flyg	3,8	4,7	23 %	5,5	45 %
Totalt	117,8	148,2	26 %	164,4	40 %

Samplans godstransportprognos 1999

Godstransportprognosen från 1999 reviderades med hänsyn till utrikeshandelns regionala fördelning mellan länder och kommuner i Sverige.³² Den för de enskilda trafikslagen prognostiserade utvecklingen på nationell nivå påverkades enbart marginellt. Den samlade tillväxten på 25 procent mellan åren 1997 och 2010 förväntades i första hand härröra från en kraftig tillväxt för godstransporter på väg (38 procent). Tillväxten för sjöfart (20 procent) och järnväg (10 procent) beräknades vara lägre än för det samlade godstransportarbetet i Sverige.

Tabell 2.12. Godstransportarbete i Sverige 1997 samt prognos för 2010 och 2025 (i miljarder tonkm samt relativ förändring, jämfört med 1997).

År/Prognos	1997	Prognos 2010		Prognos 2025	
Lastbil	34,4	47,4	38 %	60,6	76 %
Järnväg	18,4	20,3	10 %	21,9	19 %
Sjöfart (inkl färjor)	29,0	34,8	20 %	-	-
Totalt	81,8	102,5	25 %		

Tillväxten för landtransportmedlen förväntades komma att fördubblas till år 2025. Uppgifterna för 2025 är resultatet av en extrapolering av utvecklingen fram till 2010 som genomfördes främst av kalkyltekniska skäl.

³² SIKA Rapport 2000:7, *Prognos för godstransporter 2010*.

3 Jämförelse mellan faktisk utveckling och prognos

3.1 Persontransporter

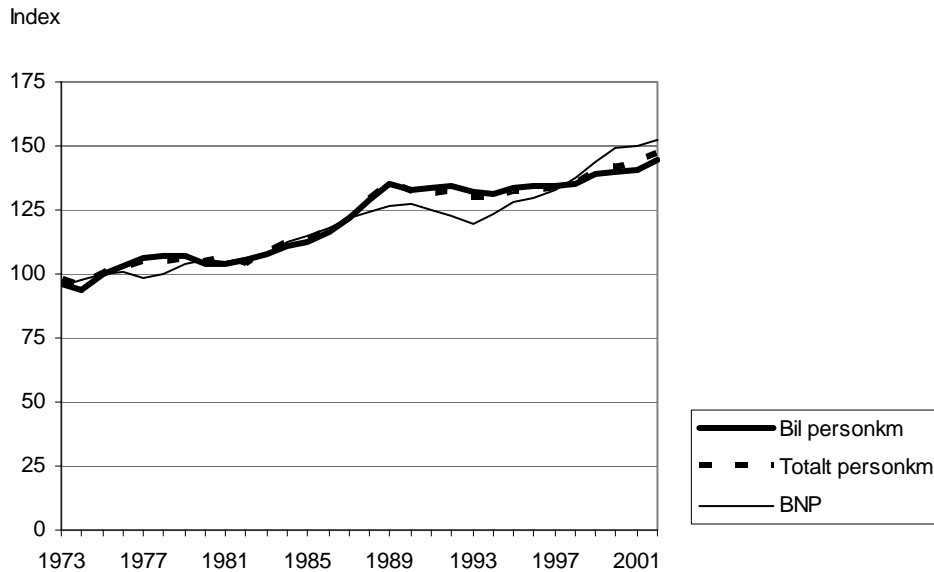
Utvecklingen av persontransportarbetet sedan 1975

De nedan redovisade tidsserierna för inrikes persontransportarbete med personbil, långväga buss, järnväg och flyg i Sverige baseras på SIKA PM 2004:7.³³ Vad gäller vägtransportarbetet innebär detta att Transportrådets uppgifter används till och med 1993. För perioden efter 1993 erhålls transportarbetet på väg genom att det av VTI skattade trafikarbetet (fordonskilometer) multipliceras med beläggningsgraden för personbilar (enligt resvaneundersökningen RES/Riks-RVU) respektive bussar (enligt Svensk Lokaltrafikföreningen SLTF). För persontransportarbetet med tåg används den officiella banstatistiken. Uppgifterna för inrikes flyg bygger sedan början på 1990-talet på Luftfartsverkets modell som multiplicerar antalet inrikes flygresor med en genomsnittlig längd på knappt 450 kilometer per resa. För perioden dessförinnan används uppgifter från Transportrådet. Sammanställningen visar att det finns en del osäkerheter i statistiken.

Personbilen svarar för 80 till 83 procent av transportarbetet och är därmed det absolut dominerande transportmedlet under hela den studerade perioden.³⁴ Förändringar i bilresandet förklarar därmed också en stor del av det samlade transportarbetets utveckling. Tillväxten mellan 1973 och 2002 var 50 procent i båda fallen och följde i stort sett BNP:s utveckling. Från slutet av 1980-talet till slutet av 1990-talet växte persontransportarbetet i ungefär samma takt som bruttonationalprodukten. Under de allra senaste åren verkar däremot ökningen av persontransporterna ha varit något långsammare än tillväxttakten i ekonomin som helhet.

³³ SIKA PM 2004:7 *Transportarbetets utveckling. Redovisning av tidsserier samt metoder för beräkning av transportarbetet*. Tidsserien uppdateras på hösten 2005.

³⁴ Andelen ligger mellan 75 och 79 procent om motorcykel, moped, gång och cykel, spårväg och färjor inkluderas.

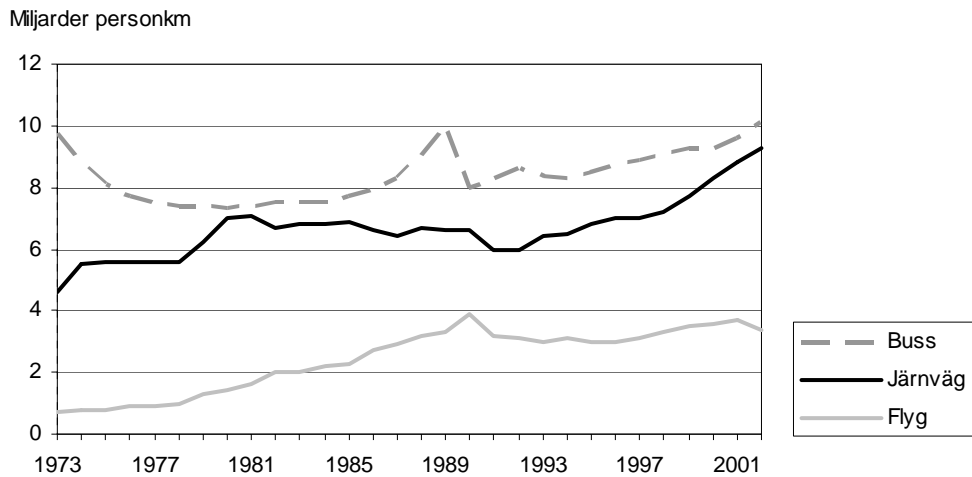


Figur 3.1. BNP-utveckling samt utveckling av inrikes persontransportarbete i Sverige med bil och totalt 1973–2002 (Index 1975=100).

De långväga busstransporterna minskade fram till mitten av 1980-talet, men har med vissa fluktuationer långsamt återhämtats till år 2002 då transportarbetet låg något över 1973 års nivå. Fluktuationerna i kurvan över busstransportarbetet tar sig bl.a. uttryck i en markerad topp omkring år 1989. Järnvägens persontransportarbete har nästan fördubblats sedan början av 1970-talet. Tillväxten har varit stark sedan början på 1990-talet. Den kraftiga ökningen med 29 procent under perioden 1997–2003 förklaras med en kraftig ökning av persontransportarbetet med snabbtåg, som ökade sin andel från 19 till 27 procent, delvis på bekostnad av vanliga Intercity-tåg. Dessutom fördubblades det internationella persontransportarbetet, vilket främst har att göra med utvecklingen i Öresundsregionen. Det internationella transportarbetet ökade därmed sin andel från sex till tio procent. Det regionala persontransportarbetet, som står för cirka 37 procent av den samlade persontransportarbetet med tåg, ökade med 34 procent till år 2003.³⁵

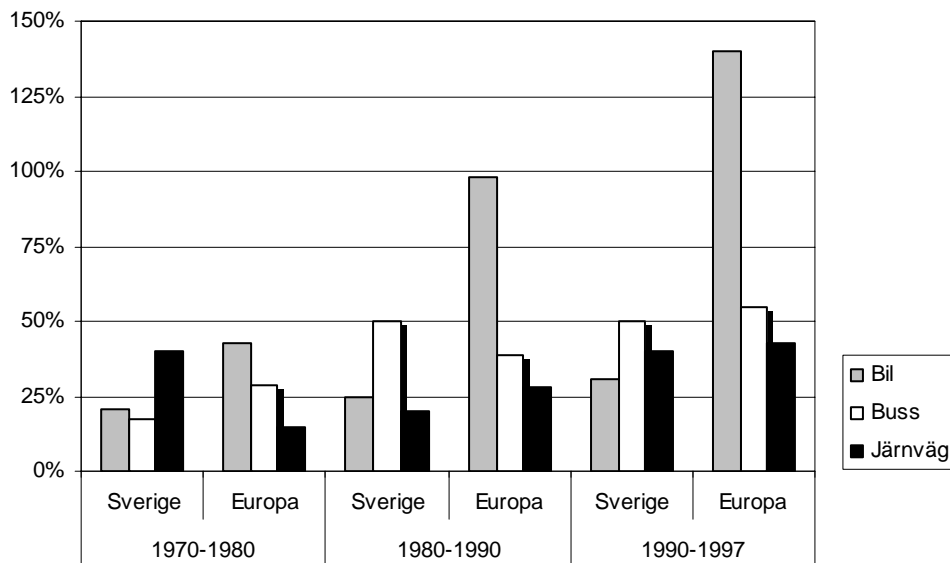
Inrikesflyget femfaldigades under den här studerade perioden. Transportarbetet nådde en topp 1990 med cirka 4 miljarder personkilometer och minskade sedan till cirka 3 miljarder personkilometer. En viss återhämtning inträffade under andra hälften av 1990-talet, men efter år 2001 (efter terrorattacken den 11 september 2001) minskade flygets transportarbete återigen. Inom den långväga kollektivtrafiken ökade järnvägen och inrikesflyget sin andel av det samlade transportarbetet med två procent på bekostnad av de långväga busstransporterna.

³⁵ SIKA Statistik 2003:8 *Bantrafik 2000–2001* resp. 2004:5 *Bantrafik 2002–2003*, “Med regional trafik avses i huvudsak resor med medelavstånd mindre eller lika med 100 km. Även resor som är av samma karaktär och där medelavståndet något överstiger 100 km har inkluderats.”



Figur 3.2. Inrikes persontransportarbete i Sverige med långväga buss, järnväg och flyg 1973–2002 (i miljarder personkilometer).

Persontransportarbetet i Sverige har under de senaste trettio åren vuxit i en betydligt långsammare takt än i Västeuropa som helhet.³⁶ Tillväxten för järnväg under 1970-talet och buss under 1980-talet var dock högre i Sverige än i genomsnitt för Västeuropa.



Figur 3.3. Utvecklingen av persontransportarbetet i Sverige och Västeuropa 1970–1997 (i personkm).

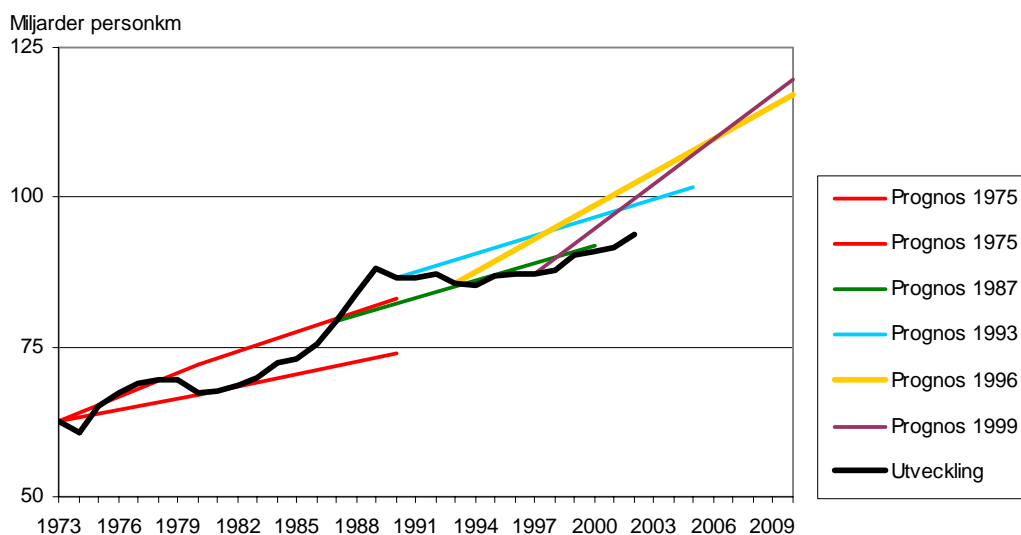
³⁶ European Conference of Ministers of Transport (ECMT), OECD, 2000, *Trends in the Transport sector 1970-1998*. ECMT WEST 18 länder är A, B, CH, D, DK, E, F, FIN, GR, I, IRL, L, N, NL, P, S, TR, UK.

Jämförelse med prognoserna

Vi jämför den faktiska utvecklingen och prognoserna per trafikslag och jämförelsen avser bas- respektive jämförelsealternativ. För 1975 års prognos redovisas alternativ med låg och hög tillväxt som definieras av om det innehåller höghastighetståg år 1990 eller inte (se tabell 2.3). När det gäller utvecklingen av person- och godstransportarbetet mellan basår och prognosåret (prognosåren) har vi utgått ifrån att det följer en linjär utveckling, även om prognoserna i sig inte innehåller något sådant antagande. Transportarbetet i basåret avviker i enstaka fall från aktuella uppgiften i statistiken. Vi har dock inte korrigerat för detta i våra jämförelser.

Bil

I persontransportprognosen från 1975 beräknades kraven på energihushållning leda till ett effektivare utnyttjande av bilen och inte till en ökad andel kollektivtrafik. Vi har inte jämfört prognosens antaganden om energihushållning med vad som inträffade i verkligheten. När det gäller bilanvändningen visade sig prognosmakarnas bedömning dock i huvudsak vara riktig. Prognosen underskattade dock något utvecklingen av persontransportarbetet med bil till år 1990 även i högtillväxtalternativet. Även 1989 års prognos underskattade den kraftiga utvecklingen av persontransportarbetet med bil i slutet på 1980-talet och början på 1990-talet. Prognosen träffade dock helt rätt i horisontåret 2000 och får alltså anses ha haft en hög precision när det gäller att förutsäga persontransportarbetet med bil.



Figur 3.4 Persontransportarbetet med bil i Sverige 1973–2002 jämfört med prognoserna 1975, 1987, 1993, 1996 och 1999. Observera att skalan börjar på 50 miljarder personkm.

Omkring år 1990 inträffade ett trendbrott i utvecklingen av biltransportarbetet genom att en tidigare förhållandevis stadig tillväxt förbyttes i en tioårig stagnation. Den prognos som gjordes 1993 verkar dock ha utgått ifrån att den tidigare tillväxttakten skulle hålla i sig. Prognosen har därmed hittills överskattat utveck-

lingen av persontransportarbetet med bil relativt mycket. De prognoser som gjordes 1996 och 1999 förutspår en ännu snabbare ökningstakt för biltransportarbetet än 1993 års prognos. Det är ännu för tidigt att avgöra om dessa prognoser kommer att infrias eller inte, eftersom prognosåret fortfarande ligger långt in i framtiden. För att så ska ske förefaller det emellertid att krävas ett nytt trendbrott i utvecklingen av transportarbetet med bil, denna gång i riktning mot en betydligt högre tillväxttakt än vad vi kunnat iaktta de senaste åren.

I persontransportprognosen år 1989 beräknades bilinnehavet öka från 429 till 506 bilar per tusen invånare år 2000 för att hamna i intervallet 522–619 bilar år 2020. I prognosen från år 1993 väntades bilinnehavet växa till 480 per tusen invånare år 2005 och till 525 år 2020. Det prognostiserade bilinnehavet för åren 2000 och 2005 ligger över det verkliga utfallet på 457 bilar per tusen invånare år 2004. En möjlig förklaring för överestimeringen av bilinnehavet är att mättnadsgrader är uppnådda. Även det faktum att hushållen i en högre utsträckning än förväntat har flyttat till storstadsområden med ett bra kollektivtrafikutbud kan bidra till förklaringen.

Med hänsyn till att bilen har en helt dominerande ställning när det gäller persontransporter innebär underskattningen av biltransportarbetet på 1970- och 1980-talen och överskattningen på 1990 och 2000-talen motsvarande under- och överskattningar för det samlade persontransportarbetet. Samtidigt bör det sägas att en så enkel uppföljning som vi här gjort inte säger något om prognosernas kvalitet. Att en viss prognos har överskattat biltransportarbetets utveckling kan mera bero på att förväntningarna om ekonomisk tillväxt och hushållsinkomster varit överdrivna eller att man medvetet valt att bortse från transport- och trafikdämpande åtgärder, såsom introduktion eller höjning av skatter, än på att man har missbedömt bilanvändningens drivkrafter.

Utvecklingen av viktiga bakgrundsförutsättningar under perioden 1997–2003 förefaller att ha kunnat verka både i riktning mot att resandet överskattats och underskattats. Hushållens disponibla inkomst och sysselsättningen växte således snabbare än vad som förutsattes i den senaste persontransportprognosen. Inkomsten ökade med 3,4 procent per år i stället för de antagna 2,2 procent per år och antalet sysselsatta med 1,1 procent per år i stället för 0,5 procent per år.³⁷ Samtidigt ökade dock bränsle- och biljettpriserna snabbare än förutsatt. Bränslepriset ökade med 1,2 procent per år, biljettpriser för tåg med 2,7 procent och för flyg med 3,5 procent per år. I prognosen antogs priserna vara konstanta, förutom för inrikes flyg där man utgick ifrån en ökning på 0,5 procent per år. För att fullt ut kunna bedöma vilken inverkan dessa skillnader kan antas ha på prognoserna skulle man behöva analysera biljettprisutvecklingen för olika segment och trafikantgrupper.

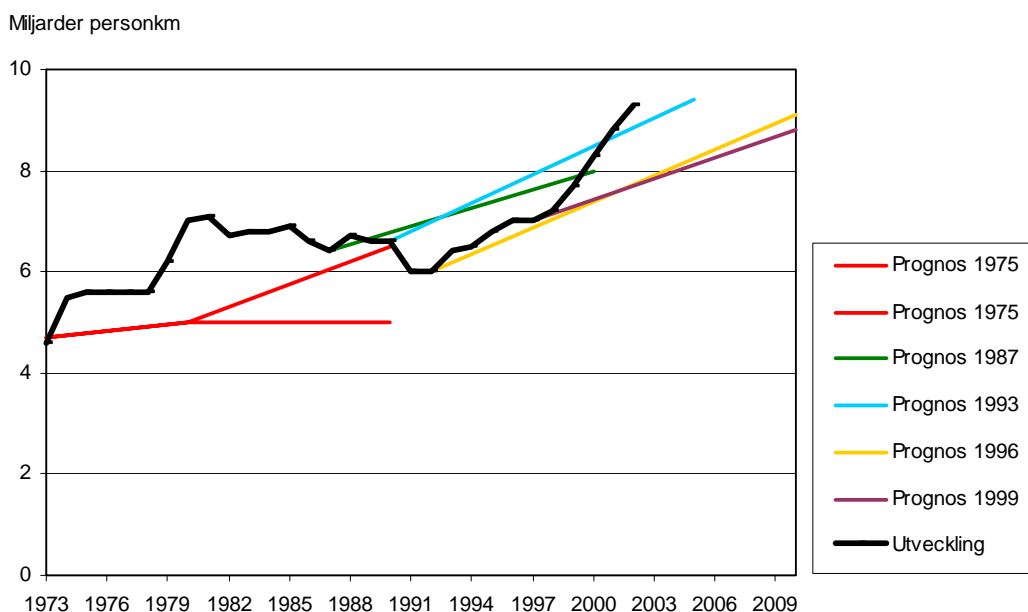
Järnväg

Prognosen från 1975 underskattade kraftigt utvecklingen av persontransportarbetet med tåg, framför allt under 1980-talet. När det gäller utvecklingen till 1990

³⁷ Arbetsmaterial, Helena Braun, 2005-03-14, *Uppföljning av SIKAs persontransportprognos från 2002*.

överensstämmer prognos och verklighet i det alternativ där prognosmakarna antog att höghastighetståg infördes. I verkligheten introducerades dock inte snabbtåget X2000 förrän i början på 1990-talet. Prognosens alternativ utan snabbtåg, som alltså är mer relevant för en jämförelse med det verkliga utfallet, hamnar långt under det faktiska transportarbetet med järnväg år 1990. Detta är alltså ett illustrativt exempel på att en prognos kan hamna rätt av fel skäl, kanske t.o.m. genom att flera felaktiga antaganden tar ut varandra. På samma sätt kan naturligtvis en prognos hamna fel av rätt skäl, dvs. genom att i prognosen oförutsedda händelser påverkat utfallet på ett sätt som är förenligt med prognosmodellens grundläggande antaganden.

Den prognos som togs fram 1989 överskattade utvecklingen av tågresandet under 1990-talet men träffade ganska exakt i prognosåret 2000.³⁸ Den 1993 framtagna prognosen ger, vid en jämförelse med den verkliga utvecklingen, en liknande bild. Det för år 2005 prognostiserade transportarbetet på 9,4 miljarder personkilometer uppnåddes dock nästan redan år 2002. Ökningstakten avtog något efter år 2002. Om den relativt goda överensstämmelsen mellan prognos och verklighet i dessa fall beror på prognosernas förträfflighet eller på andra faktorer är svårt att säga utan en närmare analys. Det kan dock noteras att fluktuationerna i järnvägsresandet under den aktuella perioden i hög grad brukar hänföras till förändringar i mervärdesskatten³⁹ – förändringar som knappast kan ha förutsetts i prognoserna.



Figur 3.5. Persontransportarbetet med tåg i Sverige 1973–2002 jämfört med prognoserna 1975, 1987, 1993, 1996 och 1999.

Att den accelererade tillväxten av persontransportarbetet med tåg från år 1997 inte kunnat fångas upp av prognoserna blir ännu tydligare i de senaste två prognoser-

³⁸ För basåret 1987 tillämpas uppgiften från statistiken på 6,4 miljarder personkm i stället för 4,3 miljarder personkilometer som angavs i prognosen och som avsåg resor över 100 km. Prognosens tillväxtfaktor tillämpas.

³⁹ 1991 infördes moms på resor med alla färdmedel på 25 procent, 1993 sänktes momsen till 12 procent, år 2001 från 12 till 6 procent.

na. Den i banstatistiken redovisade volymen på 9,3 miljarder personkilometer år 2002 ska jämföras med 9,1 miljarder personkilometer år 2010 i 1996 års prognos och 8,8 miljarder personkilometer år 2010 i den år 1999 framtagna och år 2002 justerade prognosen. En delförklaring är att öppnandet av Öresundsförbindelsen och Arlanda express har gett påtagliga avtryck i banstatistiken, medan de inte ingår i prognosen.^{40,41} Även om det kan finnas ytterligare skäl till avvikelserna mellan prognoserna och den faktiska utvecklingen, t.ex. att subventionsgraden i järnvägstrafiken underskattats och att prognoserna avsiktligt har bortsett från effekten av förbättringarna i järnvägsnätet, är skillnaderna så betydande att det kan finnas skäl att analysera dem närmare.

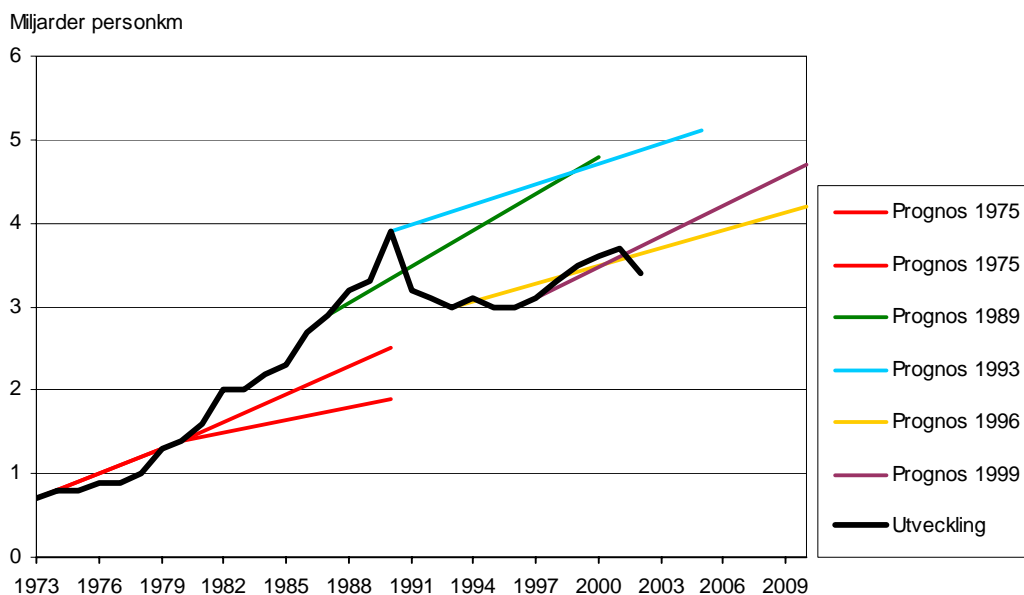
Under perioden 1997–2005 överskattades som vi kunnat se persontransportprognoserna transportarbetet med bil och underskattades transportarbetet med tåg. Vissa tänkbara förklaringar till dessa avvikelser har vi redan berört. Andra möjliga förklaringar till skillnaderna mellan prognos och verklighet kan vara att resenärernas (förändrade) preferenser inte fångas korrekt. Kanske är t.ex. tåget mer attraktivt som färdmedel än vad som antagits, även med beaktande av ökade inkomster och ökat bilinnehav. Attraktiviteten av snabbtågen samt den internationella trafiken har säkert inte fått fullt genomslag, eftersom enbart investeringar och därmed sammanhängande förbättringar i trafikutbudet till och med år 2001 inkluderas i prognoserna. Ytterligare möjliga förklaringar till att resandet med järnväg underskattats är att man inte kunnat förutse att övergången till den s.k. vägtrafikmodellen (uppdelning av SJ i infrastrukturhållaren Banverket och operatörerna) medfört att skattefinansieringen av järnvägssektorn ökat mycket kraftigt sedan slutet på 1980-talet. Dessutom har strukturen på operatörsmarknaden förändrats genom att antalet företag som bedriver järnvägstrafik har ökat och intäkterna från persontrafiken har sjunkit i förhållande till tågutbudet.

Flyg

Prognosen från 1975 underskattade utvecklingen av transportarbetet med inrikes flyg under 1990-talet kraftigt, både i alternativet med och utan höghastighetståg. I prognoserna 1989 och 1993 överskattades utvecklingen å andra sidan ganska kraftigt. Förhållandet illustrerar rätt väl svårigheterna att i prognoserna fånga upp trendbrott. Prognoserna från 1996 och 1999 utgick ifrån den lägre volymen i basåret 1997 och har hittills visat sig stämma relativt väl för resandet med inrikesflyget.

⁴⁰ Inrikes delen av utrikesresor ingår inte i prognosen men i statistiken.

⁴¹ Arbetsmaterial, Helena Braun, 2005-03-14, *Uppföljning av SIKAs persontransportprognos från 2002*.



Figur 3.6. Persontransportarbetet med flyg i Sverige 1973–2002 jämfört med prognoserna 1975, 1989, 1993, 1996 och 1999.

Antalet operatörer på marknaden har ökat sedan avregleringen av flyget i början på 1990-talet. Liksom för järnvägen påverkar subventionsgraden utvecklingen av utbudet och transportarbetet. För en detaljerad uppföljning skulle mer ingående analyser behövas.

3.2 Godstransporter

Utveckling av godstransportarbetet sedan 1975

Tidsserierna för transportarbetet baseras också i detta fall på SIKA PM 2004:7 om transportarbetets utveckling.⁴² Även här finns en del osäkerheter i statistiken.

För godstransporter på väg används Transportindustriförbundets tidsserie, som uppskattar det godstransportarbetet som genomförs med utländska lastbilar och som alltså inte ingår i den officiella svenska lastbilsstatiken. För järnväg och sjöfart används den officiella statistiken. Transportarbetet med inrikes gods har kunnat mätas tillfredställande sedan år 1976, då såväl lastnings- som lossningshamn kunnat identifieras i Sverige.

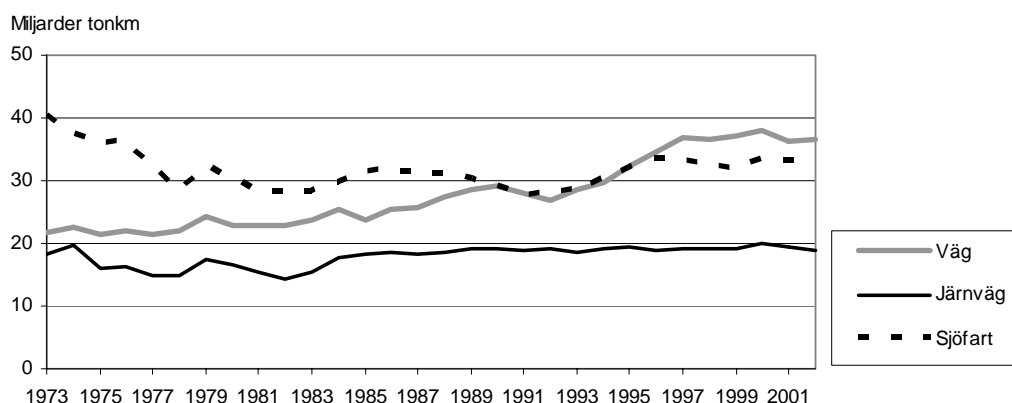
Någon motsvarande metod att mäta transportarbetet med utrikes gods finns av naturliga skäl inte. Definitionsmässigt finns inte någon lossningshamn för lastade varor respektive lastningshamn för lossade varor i Sverige. För att kunna mäta

⁴² SIKA PM 2004:7 *Transportarbetets utveckling. Redovisning av tidsserier samt metoder för beräkning av transportarbetet*, Tidsserien uppdateras på hösten 2005.

transportarbetet för utrikes gods har gjorts vissa antaganden om var fartygen kommer in till respektive lämnar svenskt vatten.⁴³

Uppgifterna för sjöfarten kommer från SCB:s beräkningsmodell för transportarbetet längs den svenska kusten (som bygger på att fartygen går kortaste väg och att förflyttningen sker på svenskt farvatten). Först från och med år 2000 ingår färjetransporter samt vissa övriga transporter. Denna förändring beräknas medföra en ökning av godstransportarbetet på i genomsnitt 8,5 procent. För att få jämförbarhet har transportarbetet med utrikes gods räknats upp med faktorn 1,085 för samtliga år före 2000. Omfattningen av transittransporterna genom svenska farvatten har inte skattats.

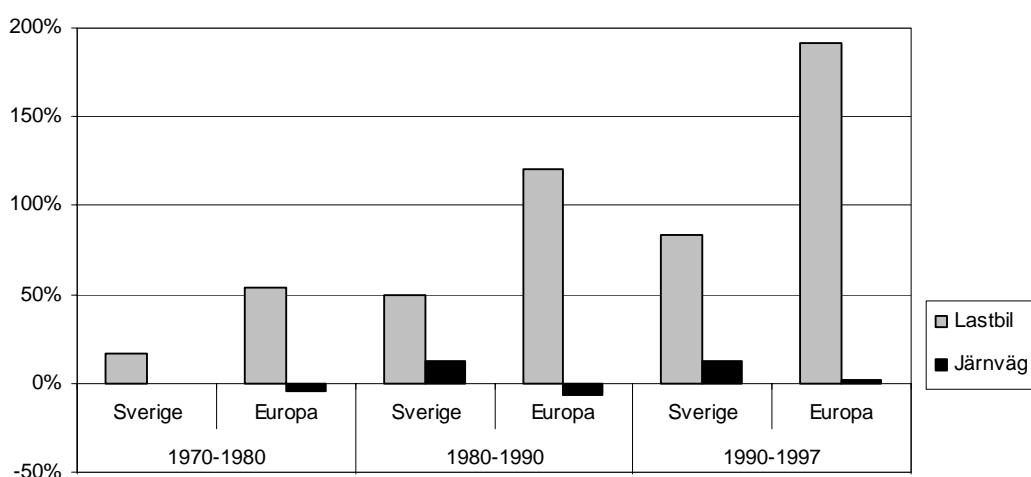
Enligt statistiken har det samlade godstransportarbetet i Sverige ökat med cirka tio procent under de senaste trettio åren. Lastbilstransportarbetet uppvisade starkast tillväxt med en ökning på ca 70 procent. Ökningstakten var högst efter lågkonjunkturen i början på 1990-talet. Lastbilens andel av det totala godstransportarbetet i Sverige ökade från 27 procent år 1973 till 41 procent år 2002. Sjöfartens transportarbete låg år 2002 nästan 20 procent under 1997 års nivå. Efter upp- och nedgångar på 1970-talet och i början på 1980-talet ligger järnvägens transportarbete nu på ungefär samma nivå som i mitten av 1970-talet. Järnvägen stod 1973 för 23 procent av det totala transportarbetet. Andelen ökade upp till 26 procent år 1993 men har åter minskat till 21 procent år 2002.



Figur 3.7. Godstransportarbete i Sverige efter transportmedel 1973–2002 (i miljarder tonkilometer).

⁴³ Allt gods till/från Kalmar transportområde i söder till Haparanda transportområde i norr har antagits komma in på respektive lämna svenskt vatten vid Sandhammaren, dock med undantag av gods till/från Ryssland Estland, Lettland, Litauen och Finland. Gods till och från Ryssland, Estland, Lettland och Litauen har antagits komma in på svenskt vatten i höjd med Åland vad gäller gods till och från sträckan Gävle-Haparanda, medan transportarbetet för övrigt gods beräknats på avståndet till territorialvattengränsen från respektive svensk hamn. I transportarbetet för utrikes gods till och från hamnar på sträckan Karlskrona-Helsingborg har inräknats avståndet till territorialvattengränsen. Transportarbetet för gods till och från Halmstads transportområde i söder till Strömstads transportarbete i norr har för Norge-godset beräknats för sträckan från respektive hamn till sjögränsen mot Norge. För gods från Östersjöhamnar har transportarbetet beräknats från respektive hamn till mitten av Öresund. För gods från övriga länder har sträckan till territorialvattengränsen inräknats i transportarbetet. I transportarbetet för utrikes gods till och från Mälars- och Vänerhamnar har inräknats den del som går på svenskt insjöfarvatten förutom delen längs svenska kusten.

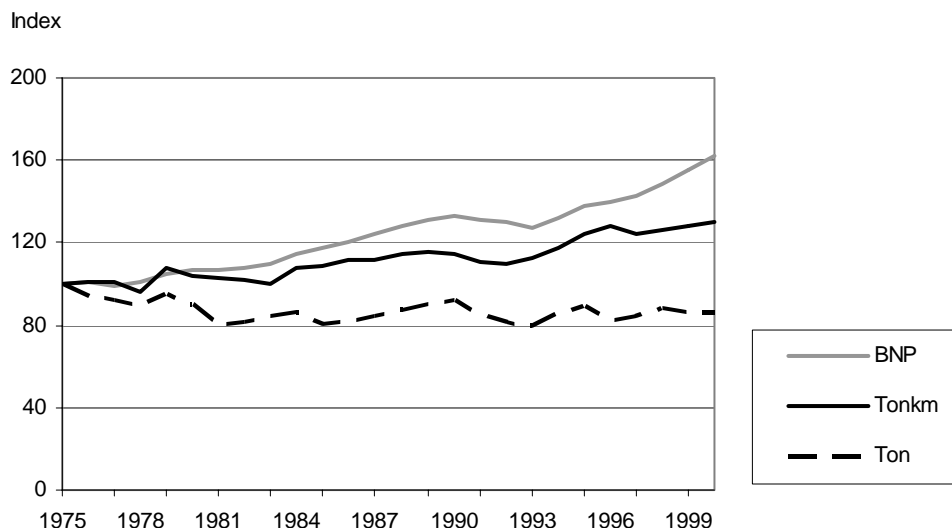
Det samlade godstransportarbetet samt godstransportarbetet på väg ökade snabbare i övriga Västeuropa än i Sverige under perioden 1970–1997. Godstransportarbetet på järnväg hade dock en mera positiv utveckling i Sverige än i övriga Europa,⁴⁴ där utvecklingen för järnvägen var negativ under 1970- och 1980-talen.



Figur 3.8. Utvecklingen av godstransportarbetet i Sverige och Västeuropa 1970–1997 (i tonkm).

Figuren nedan visar att det samlade godstransportarbetet i Sverige har ökat i en långsammare takt än BNP sedan 1975. Jämförelsen med BNP faller dock olika ut för de skilda trafikslagen. Utvecklingen uppdelad på väg, järnväg och sjöfart visas i bilaga 1.

⁴⁴ I European Conference of Ministers of Transport, OECD, 2000, *Trends in the Transport sector 1970-1998* redovisas för Europa redovisas även transporter i pipelines och på inre vattenvägar – dock inte övriga sjötransporter.



Figur 3.9. BNP-utveckling samt utveckling av den transporterade godsmängden och godstransportarbete i Sverige 1960–2002 (Index 1975=100).

Godstransporterna är i högre grad än persontransporterna beroende av den strukturella och konjunkturella utvecklingen samt utvecklingen i Sveriges omvärld. Godstransportarbetet på väg ökade fram till början av 1990-talet i ungefär samma takt som BNP och därefter snabbare. Transportarbetet med järnväg och sjöfart har däremot utvecklats långsammare än BNP under den studerade perioden. För landtransportmedlen har transportarbetet ökat snabbare än den transporterade godsmängden. Den i svenska hamnar lastade och lossade godsmängden (ton) ökade däremot snabbare än det godstransportarbete (tonkm) som utfördes i svenskt territorialvatten. Detta kan förklaras av hur godstransportarbetet i svenskt vatten beräknas. Transporten av en ton gods från USA till Göteborg genererar exempelvis 20 tonkilometer, medan motsvarande transport till Stockholm genererar över 1 000 tonkilometer.

På vägsidan har andelen tunga kortväga energi- och anläggningstransporter minskat. Tillväxten av den med fartyg och färjor transporterade godsmängden förklaras med utrikestransporternas tillväxt på nästan 60 procent mellan 1975 och år 2000. De inhemska sjötransporterna minskade däremot med över 15 procent under samma period.

Jämförelse med prognoserna

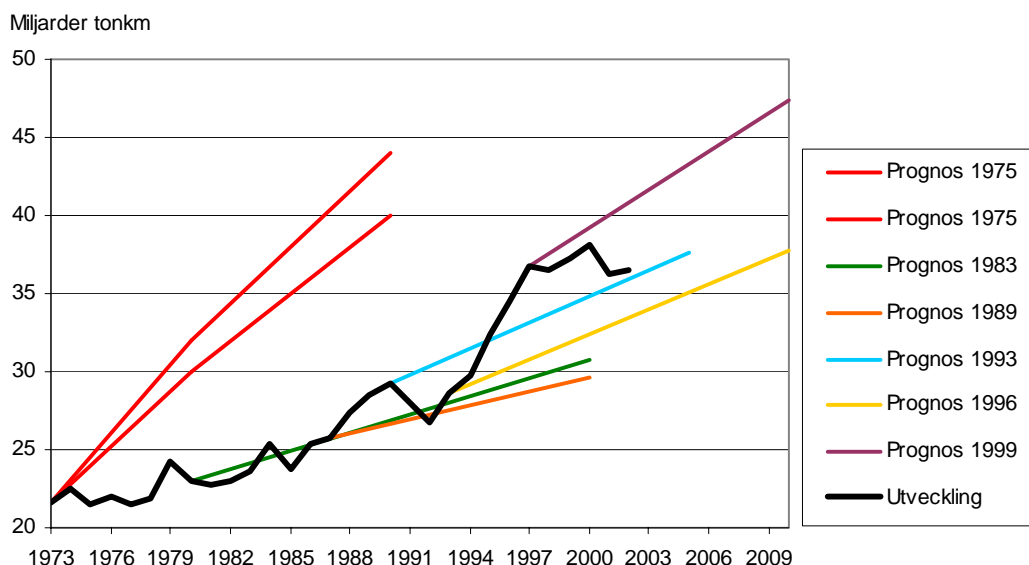
Precis som för persontransporterna jämför vi för varje trafikslag prognoserna med den faktiska utvecklingen. Även när det gäller godstransporterna avser jämförelsen prognosernas bas- respektive jämförelsealternativ.

Väg

Prognosen från 1975 överskattade godstransportarbetet på väg kraftigt i både hög- och lågtillväxtnalternativet, trots att prognosen justerades ned i förhållande till utvecklingen under 1960- och 1970-talen. Den prognostiserade minskningen av

järnvägens andel av de långväga godstransporterna har däremot inträffat. De under 1980-talet framtagna prognoserna har däremot inneburit en underskattning av vägtransportarbetet. Framför allt underskattas tillväxten under 1990-talet. Prognosen från 1983 träffade dock rätt i prognosåret 1990. Tillväxten av importen och konsumtionen liksom de flesta produktionsprognoser för enskilda sektorer stämde ganska väl.⁴⁵ Även 1993 års prognos förefaller komma att stämma rätt väl med den verkliga utvecklingen.

Att 1996 års prognos låg under 1993 års prognos kan bero på att prognosen från 1996 utgick ifrån ett lägre transportarbete under lågkonjunkturen i början på 1990-talet. Beträffande 1999 års prognos konstaterade SIKA i måluppföljningen 2002 och 2003 att den prognostiserade utvecklingen och den faktiska utvecklingen av godstransportarbetet så långt stämde relativt bra överens. År 2004 kunde vi dock konstateras att prognosen innebär en överskattning jämfört med utvecklingen till detta år.⁴⁶



Figur 3.10. Godstransportarbete på väg i Sverige 1973–2002 i jämförelse med prognoserna 1975, 1983, 1989, 1993, 1996 och 1999. Observera att skalan börjar på 20 miljarder tonkm.

Ökningen av lastbilstransporterna beror till stor del på att nya transportbehov uppstår på grund av förändringar i produktionen och konsumtionen och i mindre grad på att gods flyttas över till lastbil ifrån de andra trafikslagen (se figurerna i bilaga 1). Vidare har logistik- och transportsystemen utvecklats på ett sätt som gynnar vägtransporterna. Även konkurrenslagstiftningen i Sverige och Europa påverkar utvecklingen. Sedan kvoterna upphävdes under 1990-talet för de dåvarande medlemsstaterna, EU(15), regleras tillträdet till marknaden huvudsakligen av de kvalitetskriterier som transportföretagen måste uppfylla. Cabotagelagstiftningen gäller

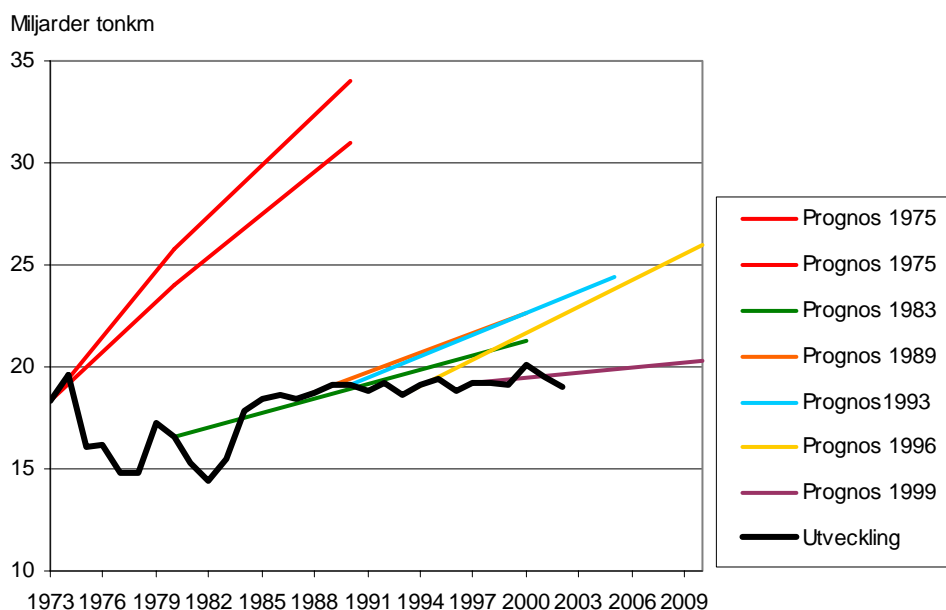
⁴⁵ Transportrådet, TPR PM 1991-12-16, *Översiktlig utvärdering av Transportrådets godstransportprognos från år 1983*.

⁴⁶ Bilaga till SIKA Rapport 2002:3, *Jämförelse mellan prognos och dagens utveckling för godstransporter*. SIKA Rapport 2003:5, *Uppföljning av de transportpolitiska målen maj 2003*, SIKA Rapport 2004:3, *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål maj 2004*. Åren 2003 och 2004 har godstransportarbetet med svenska lastbilar varit relativt konstant.

sedan 1998 fullt ut för dessa medlemsländer. De från år 2004 nyttillkomna medlemsländerna har fullt marknadstillträde för internationella transporter och får gradvis tillträde till cabotagemarknaden. Även skatter och avgifter samt bestämmelser kring kör- och vilotider samt fordonens dimensioner har betydelse. De öppna marknaderna och den ökade konkurrensen medför att man både i Sverige och övriga Europa kan räkna med successivt minskade fraktpiserna för bl.a. gränsöverskridande transporter.⁴⁷

Järnväg

Transportarbetet på järnväg överskattades kraftigt i både hög- och lågalternativet i 1975 års prognos. Att denna prognos överskattade utvecklingen för båda landtransportmedlen kan förklaras med att den snabba tillväxttakten under 1960- och början av 1970-talet inte justerades ner i tillräcklig grad. I prognosen 1983 utgick man – i motsats till 1975 års prognos – ifrån att den snabba tillväxten av långväga lastbilstransporter inte skulle fortsätta. I *basalternativet* prognostiserades transportarbetet år 1990 rätt. Utvecklingen av det faktiska transportarbetet var dock mindre kraftig än i basalternativet under perioden efter 1990. År 2000 uppmättes 19,1 miljarder tonkilometer som hade prognostiserats i *vidareförädlingsalternativet* (se tabell 3.4), dvs. vidareförädlingsalternativet träffade rätt i förhållande till den faktiska utvecklingen.



Figur 3.11. Godstransportarbete på järnväg i Sverige 1973–2002 jämfört med prognoserna 1975, 1983, 1989, 1993, 1996 och 1999. Observera att skalan börjar på 10 miljarder tonkm.

I 1989 års prognos räknade man med en något högre volym för år 2000 än i 1983 års prognos när det gällde godstransportarbetet på järnväg. En liknande bedömning gjordes i 1993 års prognos. Inte heller prognosen från år 1996 skiljer sig sär-

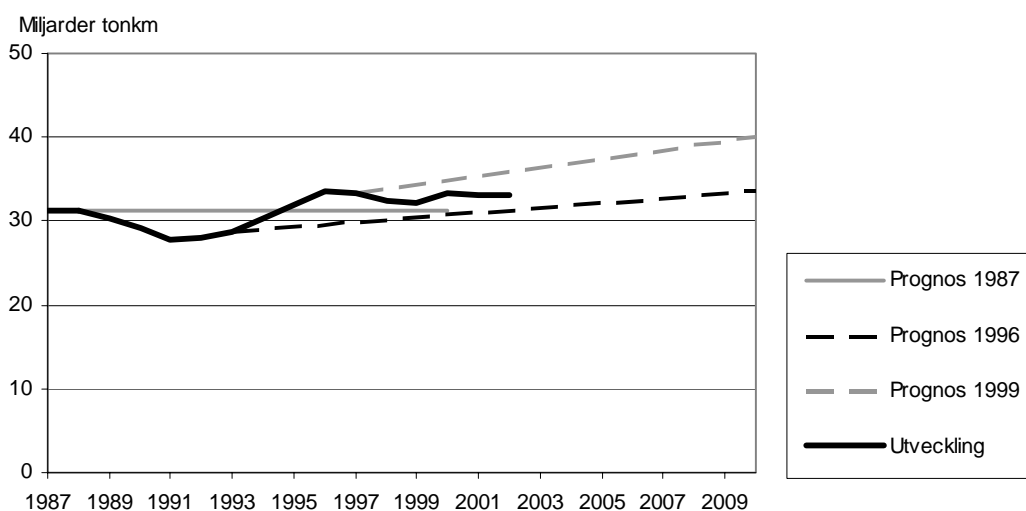
⁴⁷ Nick Palmer, Keith Jones, UK Office for National Statistics, *Price index for freight transport by road*, 2002.

skilt mycket från de tidigare när det gäller utvecklingen av godstransportarbetet på järnväg fram till år 2010. Prognoserna från 1989, 1993 och 1996 utgick samtliga ifrån att tillväxten för järnvägen skulle bli snabbare än för lastbilen till prognosåren 2000, 2005 och 2010. Med hänsyn till de relativt konstanta transportvolymerna under 1990-talet beräknades däremot i 1999 års prognos tillväxttakten bli under en procent per år fram till år 2010. Denna senaste järnvägsprognos stämde relativt bra överens med den faktiska utvecklingen fram till år 2002. För år 2003 innebär prognosen dock en överskattning i förhållande till det verkliga utfallet.⁴⁸

Godstransporterna på järnväg har konkurrensutsatts i högre grad än persontransporterna. Godstransportmarknaden i Sverige öppnades för konkurrens år 1996 och sedan år 2004 är även cabotagetransporter tillåtna under visa förutsättningar. Vad gäller internationell trafik har sedan 1998 alla järnvägsföretag trafikeringsrätt på de svenska delarna av de europeiska järnvägskorridorerna. I Sverige har, i motsats till vad som är fallet i de flesta andra europeiska länder, den totala godstransportmarknaden stått sig rätt väl i volym. Däremot har järnvägen tappat marknadsandelar, främst på grund av att transportarbetet på väg vuxit.

Sjöfart

Endast tre nationella prognoser (1987, 1996 och 1999) har publicerats som innehåller uppgifter om det samlade transportarbetet till sjöss. Jämförelserna mellan prognos och utfall visar att godstransportarbetet till sjöss underskattades i de tidigare prognoserna, men att den senaste prognosen från 1999 däremot innebar en viss överskattning av utvecklingen så här långt.⁴⁹



Figur 3.12. Godstransportarbetet med sjöfart i Sverige 1987–2002 jämfört med prognoserna 1987, 1996 och 1999.

⁴⁸ Bilaga till SIKAs Rapport 2002:3, *Jämförelse mellan prognos och dagens utveckling för godstransporter*. SIKAs Rapport 2003:5, *Uppföljning av de transportpolitiska målen maj 2003*, SIKAs Rapport 2004:3, *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål maj 2004*. De senaste åren har godstransportarbetet på järnväg ökat med 4,5 procent (år 2003) respektive 2,3 procent (år 2004).

⁴⁹ Tillväxtfaktorer tillämpas på de statistiskt uppmätta volymerna.

Det krävs en fördjupad analys av enskilda segment på sjöfartsmarknaden (inrikes kustsjöfart, Europasjöfart, transocean trafik) samt samspelet med landtransportslagen (intermodala lösningar m.m.) för att förklara dessa avvikelser mellan prognos och utfall. Både ton- och tonkilometerutvecklingen bör studeras.

Som nämns ovan växte den internationellt transporterade godstransportmängden kraftigt. En viktig förklaring är det snabbt växande globala handelsutbudet samt ökningen inom vissa segment. Under perioden 1991–2003 sexfaldigades den med utrikessjöfart transporterade godsmängden för rundvirke, framför allt tack vare ökade importen från Östeuropa, samt trefaldigades godsmängden för övriga trävaror. Under denna period ökade färjetransporter med 86 procent och lastfartygs-transporter med nästan 50 procent.

4 Avslutande kommentarer

Den översiktliga uppföljningen av prognoserna tyder på att de långsiktiga nationella person- och godstransportprognoserna, bortsett från enskilda undantag, överensstämmer ganska väl med den utveckling som sedan faktiskt inträffade. I de fall det förekommer betydande avvikelser är de å andra sidan ofta så stora att de inte täcks in av de alternativa scenarierna och känslighetsanalyserna som tagits fram inom ramen för prognosarbetet.

Vår uppföljning illustrerar svårigheterna att fånga upp trendbrott. På persontransportsidan är stagnationen av biltransportarbetet efter den kraftiga ökningen på 1970- och 1980-talen ett exempel. När det gäller godstransporterna förutsågs inte den kraftiga utvecklingen av lastbilstransporterna på 1990-talet.

Den förväntade utvecklingen av person- och godstransportarbetet präglas tydligt av den historiska utvecklingen samt av konjunkturläget när prognosen tas fram. Detta fenomen är inte unikt för transportprognoser utan har konstaterats även för många andra typer av prognoser. Till bilden hör också att utvecklingen av transportarbetets volym och struktur i hög grad styrs av de antagna omvärldsförutsättningarna. Strukturerna i de makroekonomiska prognoserna samt övriga centrala antaganden om förhållandena utanför transportsektorn fortplanter sig därmed i hög grad till transportprognoserna.

Med hänsyn till transportprognosernas långsiktighet är det svårt att förutsäga hur olika politiska förändringar (t.ex. EU-östutvidning) och strukturella förändringar (t.ex. liberalisering av marknader, klimatpolitik) påverkar transporterna. Prognoserna har dessutom inte som huvudsyfte att "träffa rätt". Deras viktigaste funktion är snarare att fungera som en konsekvensbelysning av olika ekonomiska scenarier, olika trafikpolitiska handlingsalternativ etc.

Det som är avgörande för en bedömning av prognosernas kvalitet är därför i vilken utsträckning de verkar ha gett rimliga resultat, givet de ingångsvärden och antaganden om hur omvärlden utvecklas som använts. En prognos som avviker starkt från den faktiska utvecklingen kan således vara bättre tekniskt sett och som planeringsunderlag än en som träffar exakt rätt.

Den enkla uppföljning på aggregerad nivå som vi här gjort bör därför endast ses som ett första uppföljningssteg. Fler och mer djupgående uppföljningar av förklaringsfaktorer (inkl. nedbrytningar på olika resandekategorier och varugrupper m.m.) behövs för att öka förståelsen av samband, strukturer och utvecklingen på person- och godstransportmarknaden på både kort och långt sikt.

Referenser

Banverket BV P 1993:4, Vägverket 1993:063, Banverket, Vägverket, VTI, *Transportprognos år 2005 och 2020*

DSK 1975:04 *Transporter i Sverige*.

Kollektivtrafikberedningen (KTB), Rapport 1982:11, *Lokala och regionala kollektivtrafiken om 10-20 år: Program*.

Samplan Nr 7 96.04.01, *Resultat av inriktningsanalyser, Sammanfattning och slutsatser*

Samplan Rapport 1999:2, *Strategisk Analys. Slutrapportering av regeringsuppdrag om inriktningen av infrastrukturplaneringen för perioden 2002–2011. Underlagsrapport Persontransporter – efterfrågan och utbud, Underlagsrapport Godstransporter – efterfrågan och utbud*.

Samplan Rapport Nr 8 96.04.23, *Resultat av inriktningsanalyser, Sammanvägt alternativ*

SIKA PM 2004:7 *Transportarbetets utveckling. Redovisning av tidsserier samt metoder för beräkning av transportarbetet*

SIKA Rapport 2000:7, *Prognos för godstransporter 2010*.

SIKA Rapport 2002:1, *Persontransporternas utveckling till 2010*.

SIKA Rapport 2002:3, Bilaga *Jämförelse mellan prognos och dagens utveckling för godstransporter*,

SIKA Rapport 2003:5, *Uppföljning av de transportpolitiska målen maj 2003*.

SIKA Rapport 2004:3, *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål maj 2004*.

SIKA Statistik 2003:8 *Bantrafik 2000–2001*, SIKA/Banverket

SIKA Statistik 2004:5, *Bantrafik 2002–2003*, SIKA/Banverket

Transportrådet 1985:6, *Godstransporter om 10–20 år, en första avrapportering*

Transportrådet 1986:8, *Nuläge och utvecklingstendenser*

Transportrådet 1989:11, *Godstransporter om 10–20 år, sammanfattning och slutredovisning*

Transportrådet 1989:5, *Trafikutveckling och trafikprognoser, underlag för samordnad investeringsplanering*

Transportrådet, 1982:4, *Transporter i Sverige, Del I Transportmedlens utveckling och utnyttjande*.

Transportrådet, 1983:3, *Transporter i Sverige, Del II A Godstransporter II Marknadsuppdelning och regional struktur Godstransporter*

Transportrådet, 1983:4, *Del II B Persontransporter, Marknadsuppdelning och regional struktur Godstransporter*

Transportrådet, 1983:5 *Transporter i Sverige, Del III Godstransportprognos 1980–2000*

Transportrådet, 1985:4, *Transporter i Sverige – en översikt*

Transportrådet, 1990:10, *Framtida trafik 1995–2000–2020*

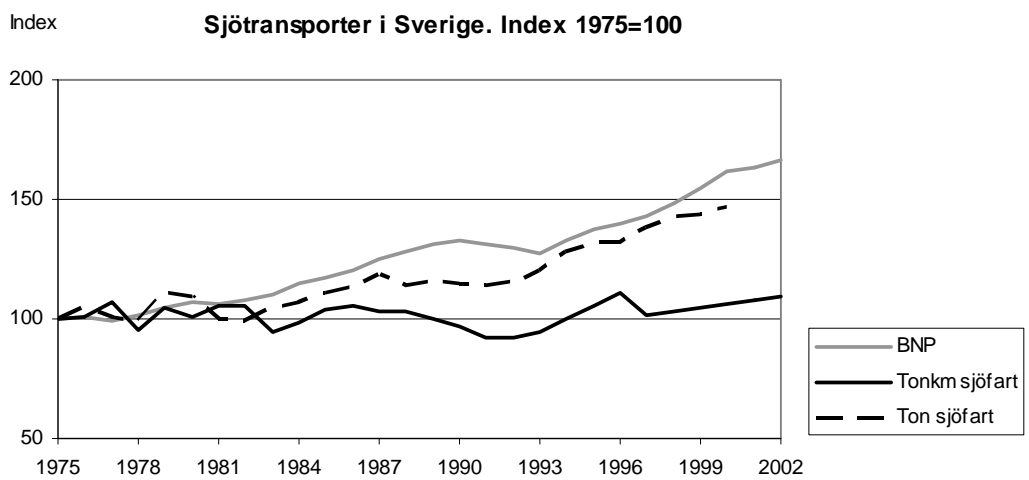
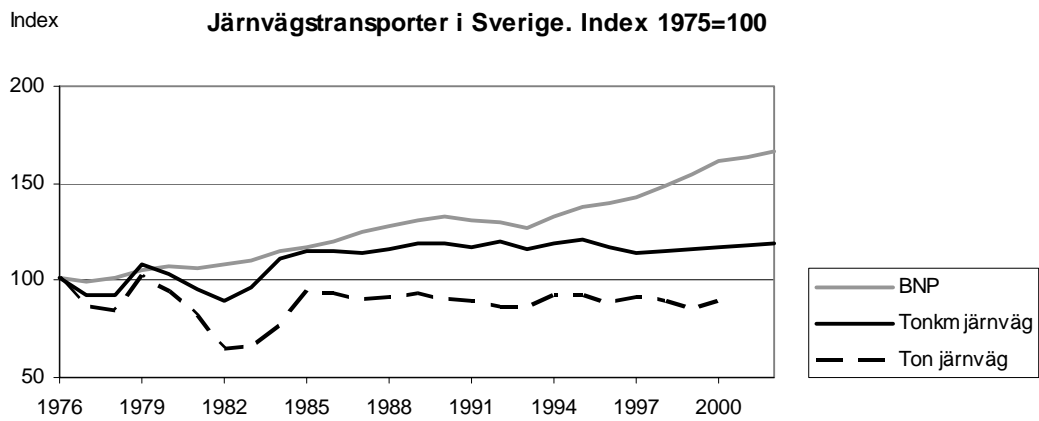
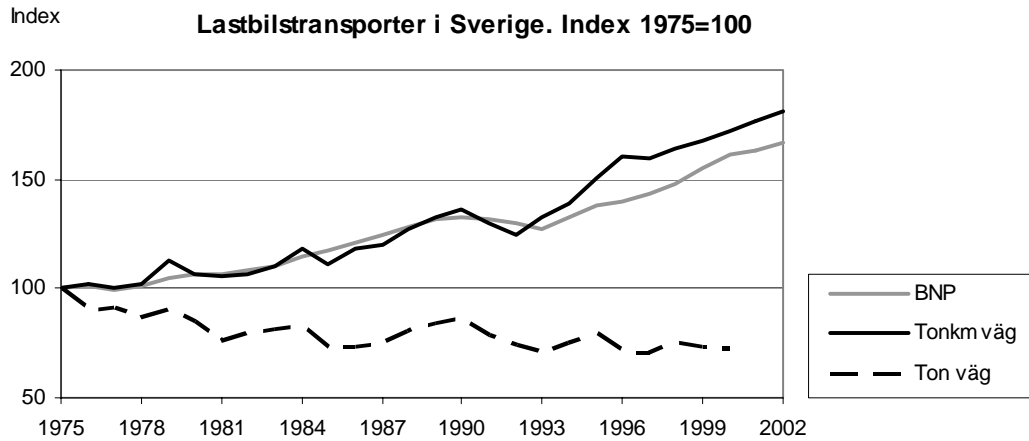
Transportrådet, TPR 1980: 3, *Transportsektorn, Redovisning av aktuell situation och prognos för tiden fram till år 1990*

Transportrådet, TPR PM 1991-12-16, *Översiktlig utvärdering av Transportrådets godstransportprognos från år 1983*

VTI notat T 117-1992 , *Framtida transporter i Sverige*

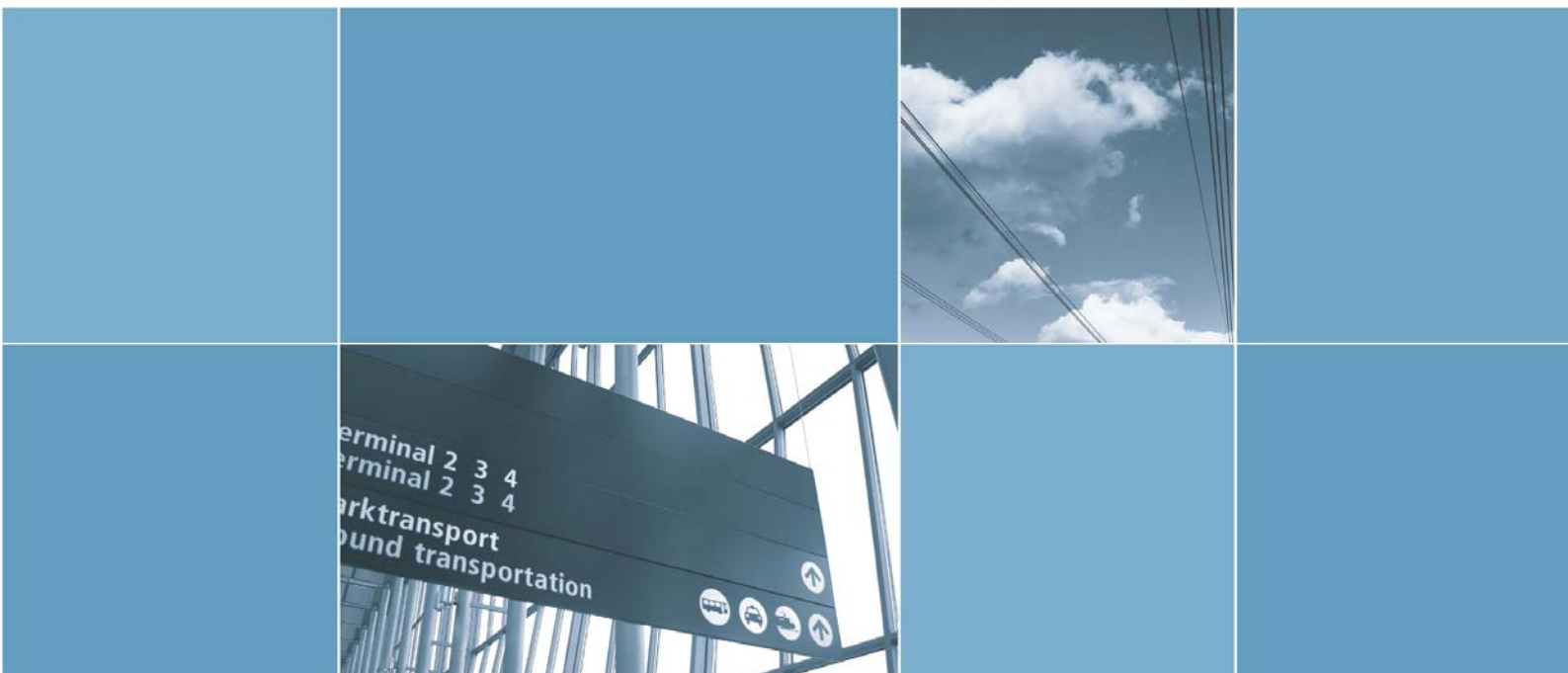
VTI-meddelande Nr 726 – 1994, *Godsutvecklingen, Tåg, väg, flyg, båt, trender volymer, sannolika utvecklingsmönster.*

Bilaga 1. BNP-utveckling samt utveckling av den transporterade godsmängden och godstransportarbete 1975–2002



SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Box 17213, 104 62 Stockholm
Besöksadress: Maria Skolgata 83
Telefon 08-506 206 00
Fax 08-506 206 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se

