



En jämförelse mellan trafikprognoser och faktisk trafikutveckling **PM**
2015:15

En jämförelse mellan trafikprognoser och faktisk trafikutveckling

**PM
2015:15**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-12-10

Förord

Hur ska vi resa och transportera gods i framtiden? En central fråga för planering och utveckling av trafik och infrastruktur är hur Sveriges framtida transportbehov ser ut, liksom hur riksdag och regering vill att det ska se ut. I arbetet med att analysera och diskutera inriktningen på framtida insatser används prognoser av olika slag som utgångspunkt. Syftet med denna PM är att problematisera prognoserna genom att jämföra dem med transportarbetets (faktiska) historiska utveckling.

Projektet har genomförts av Magnus Johansson och Anna Ullström.

Stockholm, december 2015

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Inledning	9
2 Sveriges framtida godstransportbehov	11
3 Sveriges framtida persontransporter	17
4 Avslutande reflektioner	23
5 Referenser	25

Sammanfattning

En central fråga för planering och utveckling av trafik och infrastruktur är hur Sveriges framtida transportbehov ser ut, liksom hur riksdag och regering vill att det ska se ut. I denna PM jämförs prognoserna med transportarbetets (faktiska) historiska utveckling. Trafikanalys har jämfört Trafikverkets senaste prognos för transportarbetet 2030 och tidigare prognoser som togs fram av den dåvarande myndigheten SIKA¹ (i samråd med dåvarande trafikverk) med Trafikanalys statistik fram till och med 2014. Jämförelse visar att den ökning av transportarbetet som Trafikverkets nu gällande prognos för 2030 förutspår så här långt inte ligger i linje med den historiska utvecklingen av transportområdet och den nuvarande utvecklingen för person- och godstransporter med olika trafikslag.

Sammantaget (exkl. flyg) visar Trafikverkets prognos att godstransportarbetet förväntas öka dramatiskt de kommande femton åren. Jämfört med perioden 1993 till 2008, en period då godstransportarbetet ökade kraftigt, är beräknad utvecklingstakt ännu högre i nuvarande prognos. Mellan 1993 och 2008 ökade godstransportarbetet med drygt 37 procent och i nuvarande prognos beräknas godstransportarbetet öka med nästan 54 procent mellan 2014 och 2030 (55 procent mellan 2006 och 2030). Frågan är dels hur realistisk en sådan ökning är, dels huruvida en sådan ökning kan förenas med ambitionerna att nå det transportpolitiska hänsynmålet för miljö (särskilt det där inkluderade miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan).

När det gäller prognoser för persontransportarbete är bilden inte lika entydig. Persontransporterna på bana och med buss har ökat och prognoserna förutspår att de kommer att fortsätta att öka. När det gäller persontransporter med bil märks större skillnad mellan historisk trend och prognos. En framskrivning av den långsiktiga statistiska trenden ger en nivå 2030 på cirka 141 mdr personkilometer, medan en framskrivning av den statistiska trenden de senaste 13 åren ger en ungefär 124 mdr. Trafikverkets nuvarande prognos ligger mitt emellan dessa trendframskrivningar. Det finns stora skillnader i prognoserna för utrikes flygtrafik, medan prognoserna för inrikes flygtrafik tycks ligga förhållandevis väl i nivå med statistikens utveckling.

En övergripande, men viktig, slutsats är att prognoser bör användas med försiktighet och problematiseras och diskuteras utförligt i de sammanhang där de används. Vad är det som motiverar en framtida utveckling som i flera fall starkt avviker från historien?

¹ Statens institut för kommunikationsanalys. SIKA lades ner 2010 när Trafikverket och Trafikanalys bildades.

1 Inledning

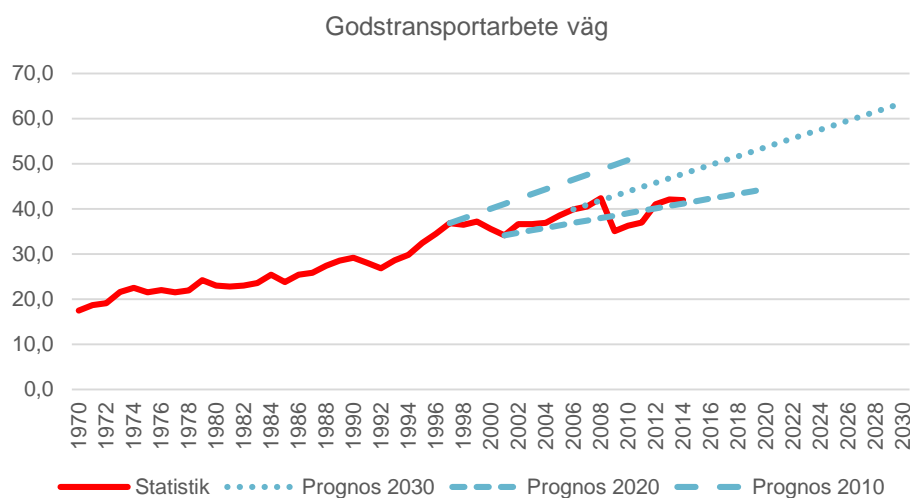
Hur ska vi resa och transportera gods i framtiden? En central fråga för planering och utveckling av trafik och infrastruktur är hur Sveriges framtida transportbehov ser ut, liksom hur riksdag och regering vill att det ska se ut. I arbetet med att analysera och diskutera inriktningen på framtida insatser används prognoser av olika slag som utgångspunkt. De data och de antaganden som ligger till grund för prognoserna, hur prognoserna tas fram och hur prognoserna används i analyser och bedömningar är ofta föremål för diskussion.

I detta PM jämförs Trafikverkets senaste prognos för transportarbetet 2030 och tidigare prognoser som togs fram av den dåvarande myndigheten SIKA² (i samråd med dåvarande trafikverk) med Trafikanalys statistik fram till och med 2014.

² Statens institut för kommunikationsanalys. SIKA lades ner 2010 när Trafikverket och Trafikanalys bildades.

2 Sveriges framtida godstransportbehov

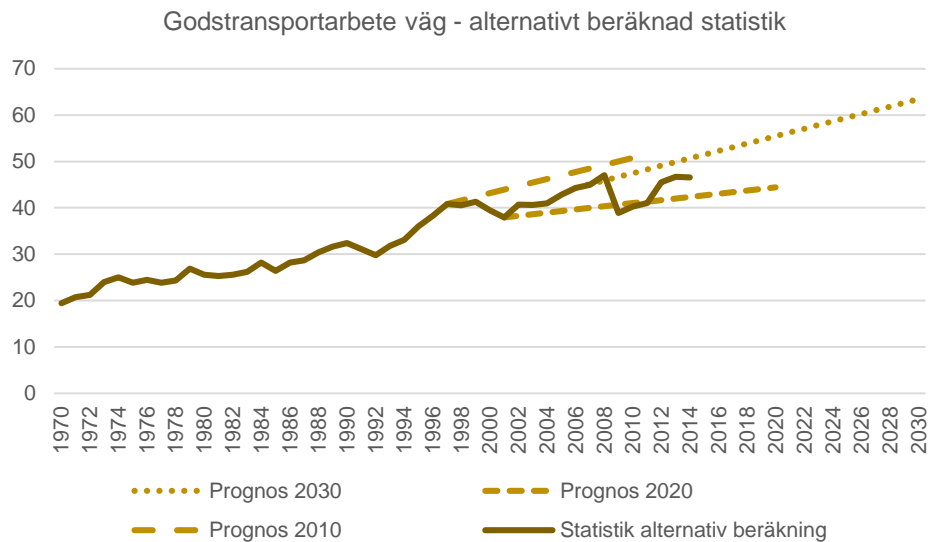
I Trafikverkets senaste prognos för transportarbete finns följande prognoser över transportarbetet 2030.³ Figuren har kompletterats med Trafikanalys statistik fram till och med 2014, samt tidigare prognoser som togs fram av tidigare myndigheten SIKA i samråd med dåvarande trafikverk.



Figur 2.1. Trafikverkets prognos för godstransportarbetet (miljarder tonkilometer) på väg 2030 samt tidigare prognoser för 2020 respektive 2010 i relation till statistik till och med 2014. Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:051, SIKA Rapport 2005:9 och SIKA Rapport 2000:7.

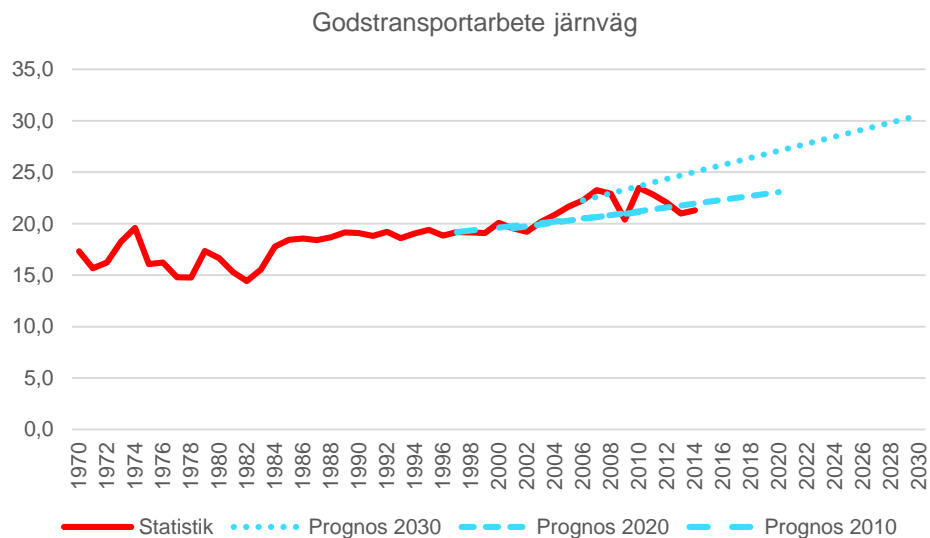
Figur 2.1 visar att Trafikverkets prognoser för godstransportarbete på väg 2030 innebär en förväntad ökning av godstransportarbetet på väg med drygt 50 procent jämfört med 2014 års nivå. Utvecklingstakten i den senaste prognosen tycks följa den relativt kraftiga ökningstakten under perioden innan finanskrisen. Observera att statistiken avseende transportarbete på väg har korrigerats från och med 2012. En metodändring har gjort att transportarbetet på väg beräknas högre än tidigare, vilket förklarar den kraftiga uppgången mellan 2011 och 2012. Statistiken för väg är emellertid underskattad eftersom utländska lastbilar inte ingår, men samtidigt ingår de sträckor i utlandet som svenskregistrerade fordon kör när de utför transporter till och från Sverige. I Figur 2.2 illustreras hur prognosutfallen ser ut i förhållande till en alternativ beräkning av statistiken. I detta fall jämförs prognoserna med summan av statistik över svenska lastbilers transportarbete för transporter inom Sverige, 30 procent av transportarbetet från svenska lastbilers transporter till/från utlandet samt ett tillägg för utländska lastbilers transportarbete i Sverige motsvarande 11 procent av svenska lastbilers transportarbete. Andelen på 11 procent har räknats fram med hjälp av statistik för 2012 då det gjordes en undersökning av utländska lastbilers transporter i Sverige. I detta fall beräknas transportarbetet öka med drygt 36 procent mellan 2014 och 2030.

³ *Prognos för godstransporter 2013 – Trafikverkets basprognos 2015*, rapport 2015:051, Borlänge: Trafikverket, 2015.



Figur 2.2. Trafikverkets prognos för godstransportarbetet på väg 2030 samt tidigare prognoser för 2020 respektive 2010 i relation till en alternativ beräkning av statistiken.

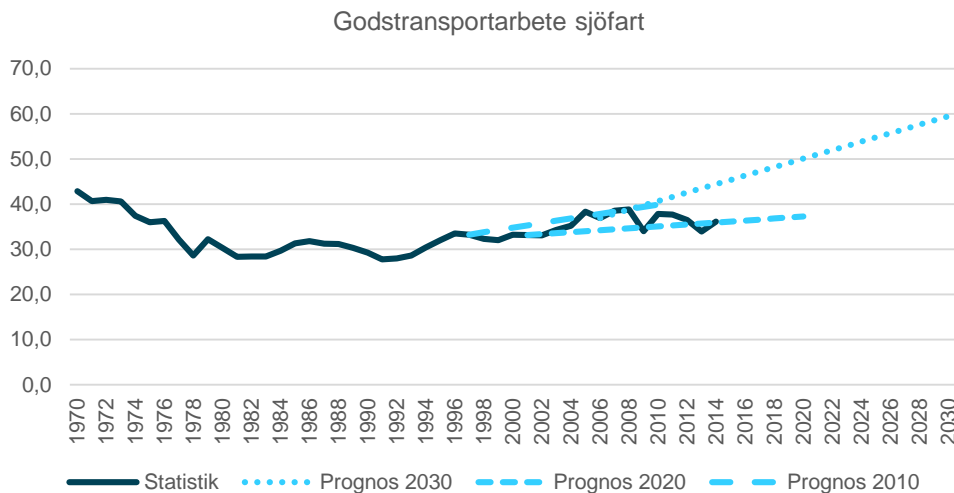
Källa: Transportarbete i Sverige 1950-2014 (Trafikanalys), Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011-2012, (Trafikanalys), Trafikverkets prognosrapport 2015:051, SIKAs Rapport 2005:9 och SIKAs Rapport 2000:7.



Figur 2.3. Trafikverkets prognos för godstransportarbetet (miljarder tonkilometer) på järnväg 2030 samt tidigare prognoser för 2020 respektive 2010 i relation till statistik till och med 2014.

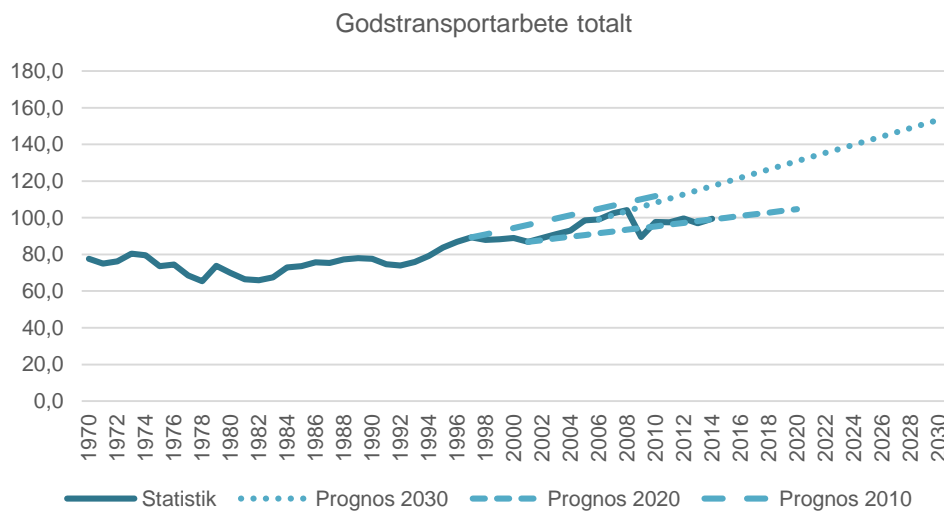
Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:051, SIKAs Rapport 2005:9 och SIKAs Rapport 2000:7.

Även transportarbetet på järnväg kommer enligt Trafikverkets senaste prognos att öka relativt mycket fram till 2030. Beräknad ökningstakt i den senaste prognosen är betydligt högre än i tidigare prognoser. Det kan också noteras att den ökade tillväxttakten beräknas utan att exempelvis en ny stambana för höghastighetsjärnväg, som avlastar södra stambanan, har inkluderats i analysen. En delförklaring är istället att Trafikverket inkluderat en fortsatt hög tillväxttakt för järnmalsproduktion.



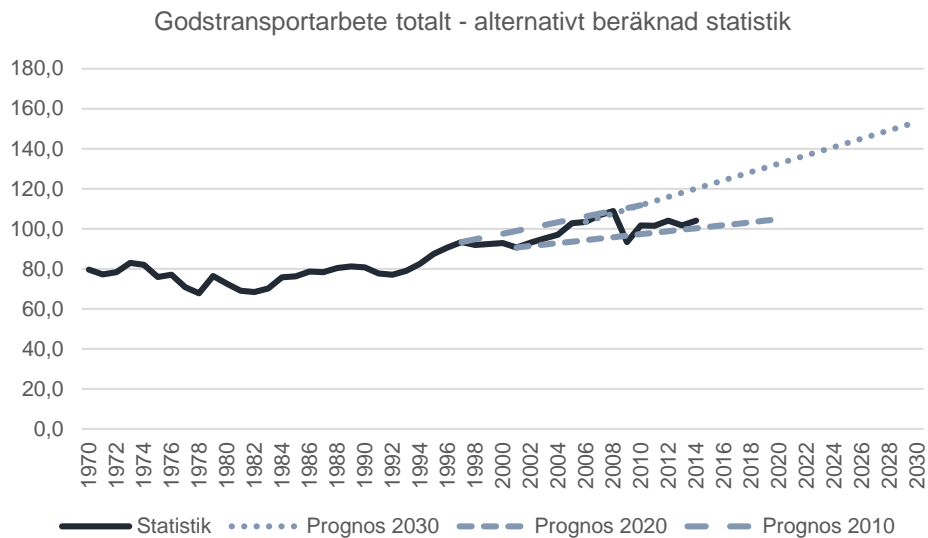
Figur 2.4. Trafikverkets prognos för godstransportarbetet (miljarder tonkilometer) på sjöfart 2030 samt tidigare prognoser för 2020 respektive 2010 i relation till statistik till och med 2014. Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:051, SIKA Rapport 2005:9 och SIKA Rapport 2000:7.

Prognosen för sjöfarten innebär en beräknad ökning av transportarbetet på nästan 65 procent mellan 2014 och 2030 (61 procent mellan prognosens basår 2006 och 2030). Som framgår av Figur 2.4 var beräknad ökningstakt i tidigare prognoser lägre och i synnerhet i prognosen till 2020.



Figur 2.5. Trafikverkets prognos för totalt godstransportarbete (miljarder tonkilometer) 2030 (exkl. flyg) samt tidigare prognoser för 2020 respektive 2010 i relation till statistik till och med 2014. Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:051, SIKA Rapport 2005:9 och SIKA Rapport 2000:7.

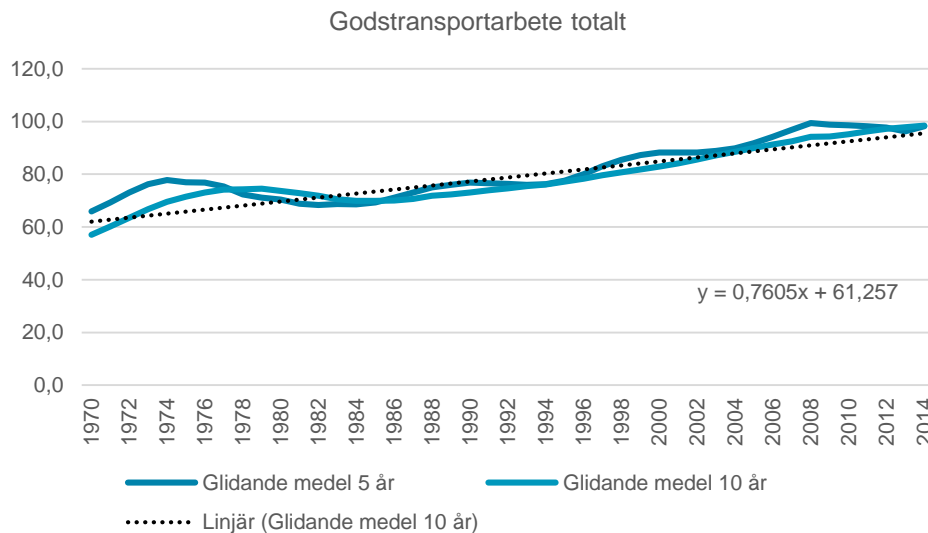
Sammantaget (exkl. flyg) visar Trafikverkets prognos att transportarbetet förväntas öka dramatiskt de kommande femton åren. Jämfört med perioden 1993 till 2008, en period då transportarbetet ökade kraftigt, är beräknad utvecklingstakt ännu högre i nuvarande prognos. Mellan 1993 och 2008 ökade transportarbetet med drygt 37 procent och i nuvarande prognos beräknas transportarbetet öka med nästan 54 procent mellan 2014 och 2030 (55 procent mellan 2006 och 2030).



Figur 2.6. Trafikverkets prognos för godstransportarbetet totalt 2030 samt tidigare prognoser för 2020 respektive 2010 i relation till statistik till alternativ beräkning av statistiken.

Källa: Transportarbete i Sverige 1950-2014 (Trafikanalys), Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011-2012 (Trafikanalys), Trafikverkets prognosrapport 2015:051, SIKA Rapport 2005:9 och SIKA Rapport 2000:7.

Med den alternativa beräkningen av statistiken blir motsvarande siffror 47 respektive 48 procent.



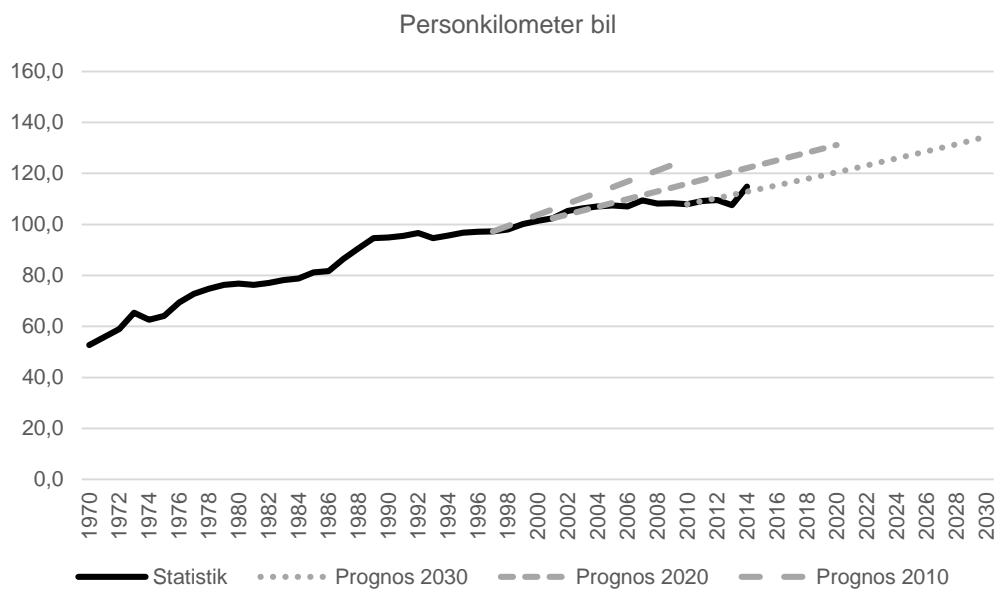
Figur 2.7. Totalt godstransportarbete (exkl. flyg) 1970 till 2014; glidande medelvärden⁴ på 5 respektive 10 år.
Källa: Trafikanalys.

⁴ Ett *glidande medelvärde* jämnar ut kortsiktiga variationer i en tidsserie genom att studera hur medelvärdet av en period av observationer förändras över tid. Ett femårigt intervall visar exempelvis hur medelvärdet över femårsperioder förändras, det vill säga medelvärdet för år 2014 – 2010, medelvärdet för år 2013 – 2009, medelvärdet för år 2012 – 2008 etc. En *linjär trendlinje* passas in så att avvikelserna mellan en rak linje och den faktiska kurvaturen av en tidslinje blir så liten som möjligt. Om den framtida utvecklingen antas fortsätta att röra sig upp och ned kring trendlinjen ger linjen en indikation på möjligt framtida transportarbete.

Studeras glidande medelvärden för perioden 1970 till 2014 har transportarbetet stigit med en förvånansvärt jämn takt sedan början av 1980-talet. En linjär framskrivning baserad på det glidande medelvärdet skulle ge ett förväntat transportarbete 2030 på cirka 113 miljarder tonkilometer, vilket kan jämföras med Trafikverkets prognos på 154 miljarder tonkilometer. Transportarbetet ökade kraftigt mellan 2002 och 2008, från cirka 90 miljarder tonkilometer till den hittills högsta noteringen på 104 miljarder tonkilometer. Det motsvarade en ökning med drygt 17 procent. För att nå Trafikverkets prognos krävs, från nuvarande nivå på drygt 99 miljarder tonkilometer, tre liknande femårsperioder med kraftig ökning av transportarbete under de kommande 15 åren. Med det alternativa sättet att beräkna transportarbetet på väg ger en linjär framskrivning en nivå på 119 miljarder tonkilometer 2030.

3 Sveriges framtida persontransporter

I Trafikverkets senaste prognosrapport⁵ finns prognoser för personresor 2030. Dessa visas nedan i figurer, som även har kompletterats med två tidigare prognoser och med Trafikanalys statistik fram till och med 2014.



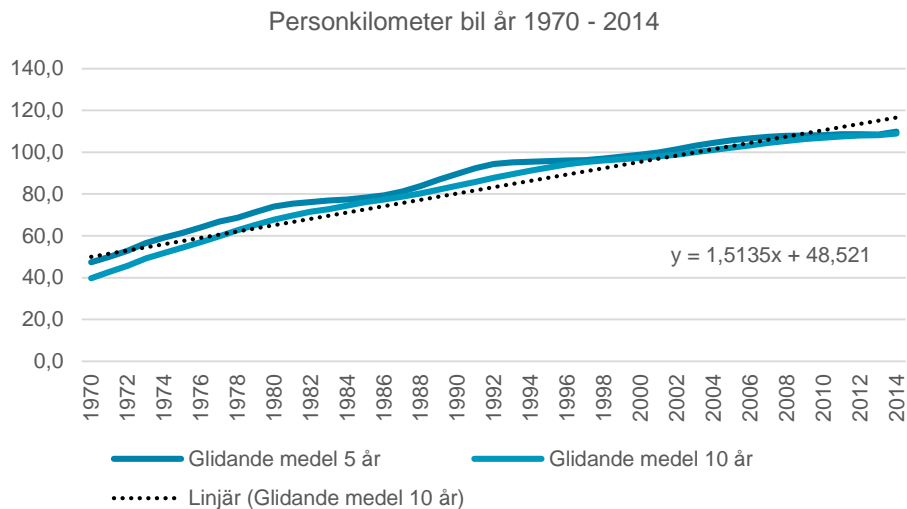
Figur 3.1. Miljarder personkilometer med bil 1970 till 2014 samt Trafikverkets prognos för 2030 och tidigare prognoser/ jämförelsealternativ för 2010 och 2020.

Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:059, SIKA Rapport 2005:8 och SIKA Rapport 2002:1.

Anm: Trafikanalys korrigerade beräkningen av körsträckorna för vägtrafik 1999, vilket inverkar något på tidsserien.

Enligt Trafikverkets senaste prognos kan antalet personkilometer med bil komma att hamna på drygt 134 mdr 2030, vilket skulle innebära en ökning från knappt 115 mdr 2014. Enligt tidigare prognoser beräknades transportarbetet till 131 mdr 2020 och 125 mdr 2010.

⁵ Prognos för personresor 2030, Trafikverkets basprognos 2015, Rapport 2015:059, Borlänge: Trafikverket, 2015.

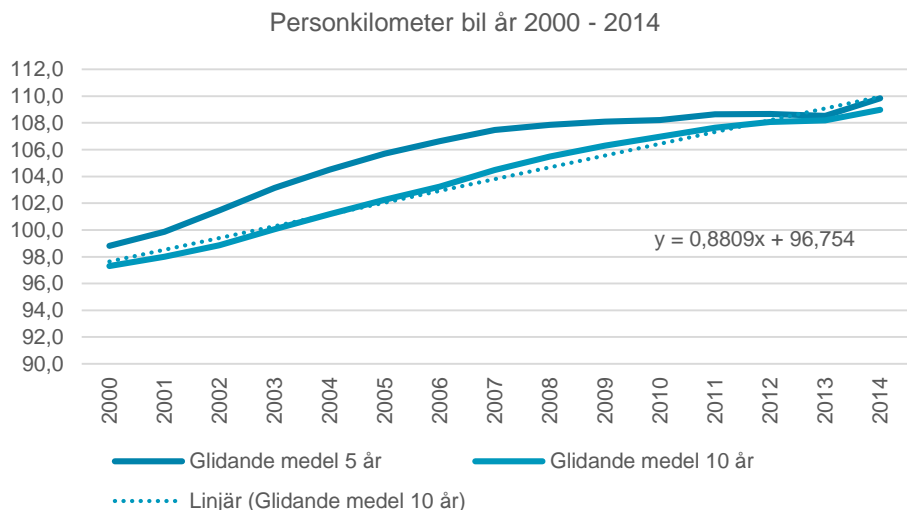


Figur 3.2. Miljarder personkilometer med bil 1970 till 2014; glidande medelvärden på 5 respektive 10 år.

Källa: Trafikanalys.

Anm: Trafikanalys korrigerade beräkningen av körsträckorna för vägtrafik 1999, vilket inverkar något på tidsserien.

I Figur 3.2 framkommer att det inte finns någon tydlig linjär trend vad gäller utvecklingen av biltrafik, utan tillväxttakten har avtagit över tid. Jämförs en långsiktig trendlinje, enligt Figur 3.2, med en trendlinje för de 13 senaste åren, så som i Figur 3.3, framgår att tillväxttakten tycks ha avtagit rejält. Statistiken för år 2014 redovisar emellertid en kraftig ökning jämfört med tidigare år.



Figur 3.3. Miljarder personkilometer med bil 2000 till 2014; glidande medelvärden på 5 respektive 10 år.

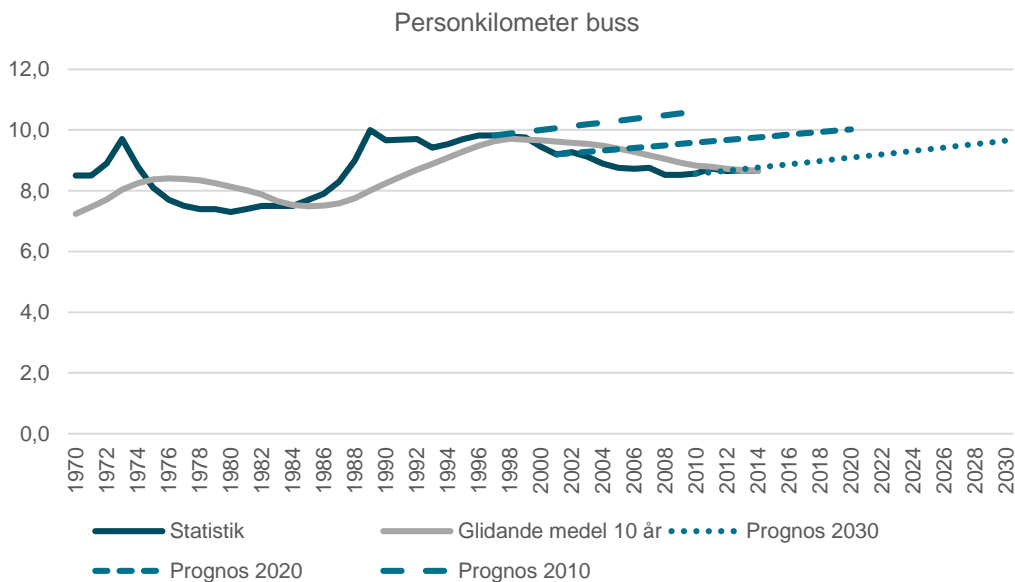
Källa: Trafikanalys.

Anm: Trafikanalys korrigerade beräkningen av körsträckorna för vägtrafik 1999, vilket inverkar något på tidsserien.

En framskrivning av den långsiktiga statistiska trenden ger en nivå 2030 på cirka 141 mdr personkilometer, medan en framskrivning av den statistiska trenden de senaste 13 åren ger en ungefär 124 mdr. Trafikverkets nuvarande prognos ligger mitt emellan dessa trendframskrivningar. Det kan även noteras att Trafikverkets prognos för antal personkilometer med bil reviderades ned i den senaste uppdateringen, från 1,2 procent per år till 1,1 procent per år mellan 2010 och 2030.

Statistiken och de glidande medelvärdena visar att den tidigare ökningen har planat ut. Detta har lett till att frågan om huruvida personbilsanvändningen har nått ett tak, ett så kallat "peak car use", har diskuterats de senaste åren. Forskare har framfört olika syn på om huruvida det endast är den ekonomiska utvecklingen som skapat den minskade bilanvändningen eller om andra faktorer såsom urbanisering, ändrade värderingar och tätare städer påverkat.⁶ Anne Bastian och Maria Börjesson vid CTS menar att den ekonomiska utvecklingen kan förklara förändringen.⁷ Om det stämmer kan således ett fortsatt ökat bilanvändande förväntas – förutsatt att styrmedel som påverkar bilanvändandet inte leder utvecklingen i en annan riktning eller att det sker ett trendbrott av annan anledning.

För busstrafiken indikerar Trafikverkets prognos att de senaste årens ökning kan fortgå och att personkilometer med buss 2030 kan ligga på samma nivåer som på 1990-talet. Statistik fram till 2013 och det glidande medelvärdet för statistiken visar dock inte någon tydlig ökande trend för busstrafiken, se Figur 3.4.



Figur 3.4 Miljarder personkilometer med buss 1970 till 2013 samt Trafikverkets prognos för 2030 och tidigare prognoser/jämförelsealternativ för 2010 och 2020.

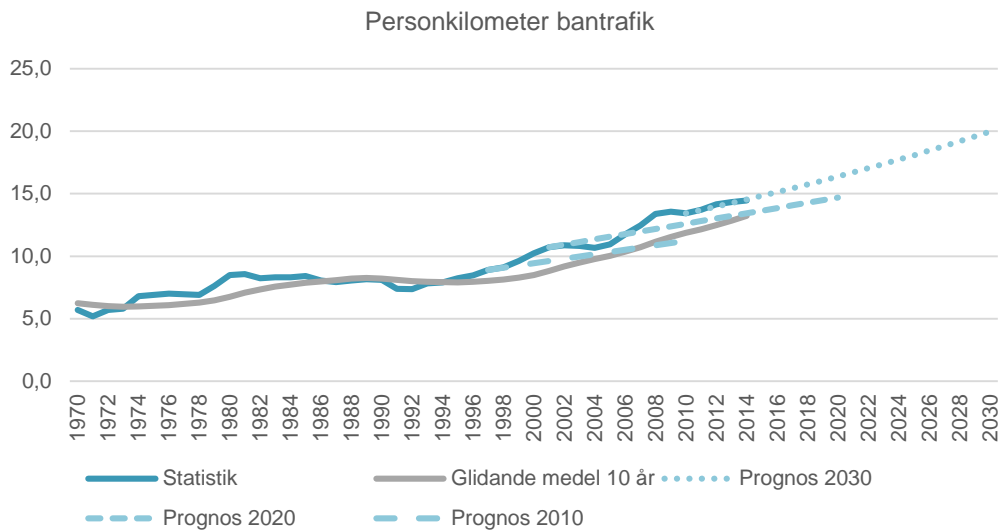
Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:059, SIKA Rapport 2005:8 och SIKA Rapport 2002:1.

Anm: Trafikanalys korrigerade beräkningen av körsträckorna för vägtrafik 1999, vilket inverkar något på tidsserien.

För bantrafik tyder Trafikverkets prognos på att den uppåtgående trenden sedan början av 1990-talet kan fortsätta. Här pekar såväl prognos, statistik och glidande medelvärde för statistiken på en uppåtgående trend, se Figur 3.5. Beräknad tillväxttakt i de senaste prognoserna har successivt reviderats upp.

⁶ Bastian, Anne och Maria Börjesson, "It's the economy, stupid: increasing fuel price is enough to explain Peak Car in Sweden", *Working papers in Transport Economics*, nr 2014:15, Stockholm: CTS/KTH, 2014. Se även exempelvis Goodwin, P., "Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility: Evidence, unresolved issues, policy implications and a research agenda", i OECD och ITF, *Long-run Trends in Car Use*, OECD Publishing/ITF, 2013, Headicar, P., "The Changing Spatial Distribution of the Population in England: Its Nature and Significance for 'Peak Car'", i *Transport Reviews*, nr 33 (3), 2013, sid. 310-324, och Millard-Ball, A., Schipper, L., "Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries", i *Transport Reviews*, nr 31 (3), 2011, sid. 357-378.

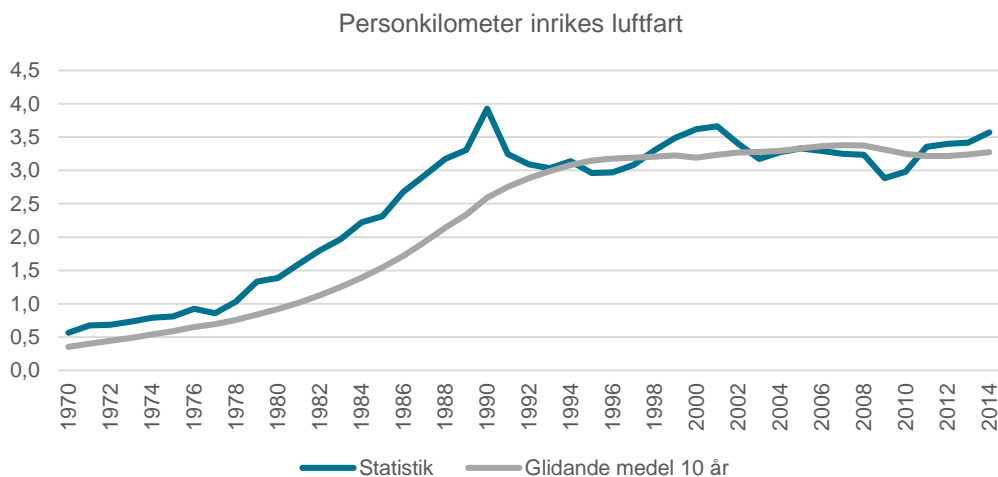
⁷ Bastian, Anne och Maria Börjesson, "It's the economy, stupid: increasing fuel price is enough to explain Peak Car in Sweden", *Working papers in Transport Economics*, nr 2014:15, Stockholm: CTS/KTH, 2014.



Figur 3.5 Miljarder personkilometer på bana 1970 till 2014 samt Trafikverkets prognos för 2030 och tidigare prognoser/jämförelsealternativ för 2010 och 2020.

Källa: Trafikanalys, Trafikverkets prognosrapport 2015:059, SIKAs Rapport 2005:8 och SIKAs Rapport 2002:1.

När det gäller inrikesflyget är det svårt att hitta en referensprognos. Trafikverket har tagit fram en särskild rapport för prognoser av inrikesflyget där flera alternativ presenteras.⁸ I rapporten ifrågasätts också den prognos som lämnades i Trafikverkets kapacitetsutredning där persontransportarbetet med inrikesflyg bedömdes öka med 88 procent mellan 2006 och 2030, det vill säga en ökning till 6,2 mdr personkilometer 2030. I Figur 3.6 visas därför ingen prognos, utan endast statistik och glidande medelvärde för inrikes luftfart.

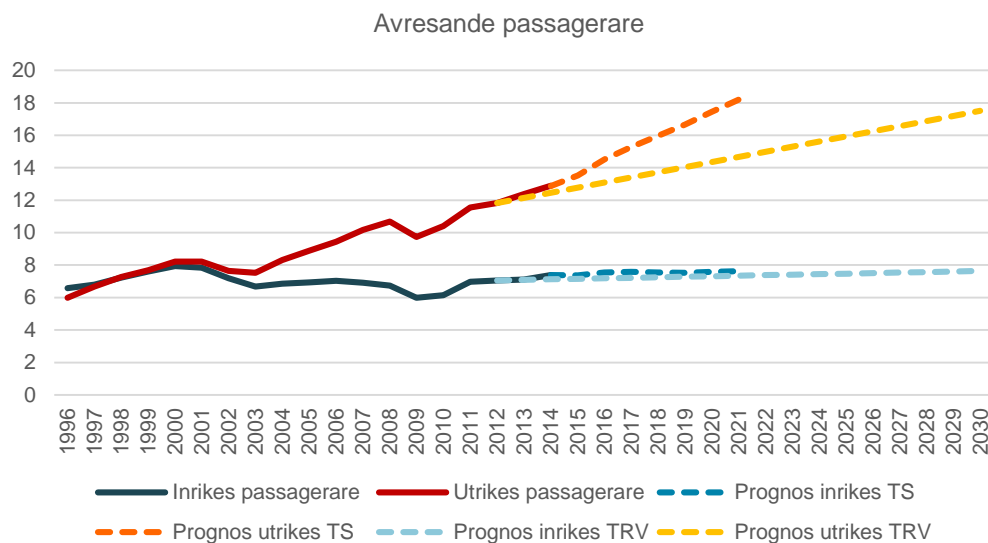


Figur 3.6. Miljarder personkilometer med inrikesflyg 1970 till 2014, samt glidande medelvärde på 10 år.

Källa: Trafikanalys.

Enligt statistiken har ökningen av inrikesflyget planat ut och rört sig mellan 3 och 3,5 mdr personkilometer de senaste 15 åren.

⁸ Trafikverkets prognos för inrikesflyg, Rapport 2012:222, Borlänge: Trafikverket, 2012.



Figur 3.7. Miljoner avresande passagerare från svenska flygplatser 1996 till 2014 samt prognoser från Transportstyrelsen (TS) respektive Trafikverket (TRV); miljontals.

Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen (statistik 1996-2014 och Trafikprognos luftfart, DNR TSL 2015 – 1331) samt Trafikverkets prognos för svenska flygplatser 2030 (TRV 2014:096)

Studeras avresande passagerare från svenska flygplatser överensstämmer utvecklingen för inrikestrafiken med statistiken för persontransportarbetet. Utvecklingen verkar ha planat ut på en nivå strax under åtta miljoner passagerare per år. Både Transportstyrelsens och Trafikverkets senaste prognoser indikerar att avresande passagerare ligger kvar på denna nivå.

Avresande passagerare utrikes har däremot ökat kraftigt sedan början av 2000-talet. Här lämnar dock Transportstyrelsen och Trafikverket avvikande prognoser. Den nivå som Transportstyrelsen beräknar för år 2021 kommer enligt Trafikverket att uppnås först år 2030.

4 Avslutande reflektioner

I denna rapport tydliggörs att den ökning av godstransportarbetet som Trafikverkets nu gällande prognos för 2030 förutspår skulle innebära ett trendbrott jämfört med den historiska utvecklingen. Sammantaget (exkl. flyg) visar Trafikverkets prognos att godstransportarbetet förväntas öka dramatiskt de kommande femton åren. Jämfört med perioden 1993 till 2008, en period då transportarbetet ökade kraftigt, är beräknad utvecklingstakt ännu högre i nuvarande prognos. Mellan 1993 och 2008 ökade godstransportarbetet med drygt 37 procent och i nuvarande prognos beräknas godstransportarbetet öka med nästan 54 procent mellan 2014 och 2030 (55 procent mellan 2006 och 2030). Frågan är dels hur trovärdig en sådan prognos är. Vad är det som förklarar ett sådant trendbrott? En transportpolitiskt väsentlig fråga är också huruvida, och i så fall under vilka förutsättningar, en sådan ökning kan förenas med ambitionerna att nå det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö (särskilt miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan).

När det gäller prognoser för persontransportarbete märks inte samma diskrepans jämfört med historisk utvecklingstakt. Persontransporterna på bana och med buss har ökat och prognoserna förutspår att de kommer att fortsätta att öka i ungefär samma takt. När det gäller persontransporter med bil är bilden en annan. En framskrivning av den långsiktiga statistiska trenden ger en nivå 2030 på cirka 141 mdr personkilometer, medan en framskrivning av den statistiska trenden de senaste 13 åren ger ungefär 124 mdr personkilometer. Trafikverkets nuvarande prognos ligger mitt emellan dessa trendframskrivningar. Det finns stora skillnader mellan Trafikverkets och Transportstyrelsens prognoser för utrikes flygtrafik, medan prognoserna för inrikes flygtrafik har en gemensam utvecklingstakt och också tycks stämma förhållandevis väl med den historiska utvecklingen.

Det är viktigt att påpeka att prognoser bör problematiseras och diskuteras utförligt i de sammanhang där de används. Trendbrott bör motiveras och förklaras på trovärdigt sätt. Men detta gäller också förutsägelser om att den historiska trenden kommer att fortsätta.

Trafikverkets prognoser används bland annat som ett underlag för infrastrukturplanering. På vilket sätt prognoserna påverkar planeringen har kommit att diskuteras under senare tid. Diskussionen kretsar bland annat kring huruvida infrastrukturplaneringen ska genomföras på ett sätt som gör att idag prognostiserad framtida transportefterfrågan möts med ny eller utvecklad infrastruktur eller om infrastrukturen ska förändras på ett sätt som leder till att de transportpolitiska målen nås. I maj 2009 antog riksdagen regeringens förslag i proposition (2008/09:93) *Mål för framtidens resor och transporter*. Det övergripande transportpolitiska målet lyder: "Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet".⁹ Måluppfyllelse behöver

⁹ Målet har två jämbördiga delmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet lyder: "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov". Hänsynsmålet lyder: "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås". Beträffande miljöaspekter framhålls Begränsad klimatpåverkan, där preciseringen slår fast att transportsektorn ska bidra till att detta miljömål uppfylls och att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. I övrigt framgår det i preciseringarna att fokus för transportsektorns miljöarbete ska vara på de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling har stor betydelse för möjligheterna att nå målen (exempelvis Frisk luft och God bebyggd miljö).

således inte nödvändigtvis innebär att prognostiserad transportefterfrågan möts, utan kan innebära satsningar på infrastrukturinvesteringar i de trafikslag och på de geografiska platser som bedöms leda eller bidra till exempelvis långsiktig hållbarhet. Styrmedel används också för att minska transportefterfrågan (exempelvis trängselskatt). Även om den fråga som ställs är *hur* transporter ska ske i framtiden för att vara samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara behövs dock en bedömning av efterfrågan på transporter i framtiden. De prognoser som används för en sådan bedömning påverkar då omfattningen av de styrmedel och de åtgärder som behövs för att påverka utvecklingen i målets riktning. Under alla omständigheter är det således relevant att diskutera om bedömningen av framtida efterfrågan är rimlig.

Det är inte heller nödvändigtvis så att sambandet mellan trafiktillväxt och behov av infrastruktur förblir oförändrat. Med all sannolikhet kan exempelvis ITS-lösningar göra att infrastruktur för alla trafikslag kan användas bättre – mer effektivt. Trafikanalys har exempelvis visat att automatiserad vägtrafik, under vissa förhållanden, kan öka kapaciteten på en motorväg med över 70 procent, och i en stadsmiljö med 100 procent, utan andra än ITS-relaterade anpassningar av infrastrukturen.¹⁰

¹⁰ *Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter*, Rapport 2015:6, Stockholm: Trafikanalys, 2015.

5 Referenser

Litteratur

- Bastian, Anne och Maria Börjesson, "It's the economy, stupid: increasing fuel price is enough to explain Peak Car in Sweden", *Working papers in Transport Economics*, nr 2014:15, Stockholm: CTS/KTH, 2014.
- Goodwin, P., "Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility: Evidence, unresolved issues, policy implications and a research agenda", i OECD och ITF, *Long-run Trends in Car Use*, OECD Publishing/ITF, 2013.
- Headicar, P., "The Changing Spatial Distribution of the Population in England: Its Nature and Significance for 'Peak Car'", i *Transport Reviews*, nr 33 (3), 2013, sid. 310-324.
- Millard-Ball, A., Schipper, L., "Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries", i *Transport Reviews*, nr 31 (3), 2011, sid. 357-378.

Källor

- Mål för framtidens resor och transporter*, Proposition 2008/09:93, Stockholm: Regeringskansliet, 2009.
- Persontransporternas utveckling till 2010*, SIKA Rapport 2002:1, Stockholm: SIKA, 2002.
- Prognos 2015 – 2021. Trafikprognos luftfart*, DNR TSL 2015 – 1331, Norrköping: Transportstyrelsen, 2015.
- Prognos för godstransporter 2010*, SIKA Rapport 2000:7, Stockholm: SIKA, 2000.
- Prognos för godstransporter år 2020*, SIKA Rapport 2005:9, Stockholm: SIKA, 2005.
- Prognos för personresor 2030*, Trafikverkets basprognos 2015, Rapport 2015:059, Borlänge: Trafikverket, 2015.
- Prognos för persontransporter år 2020*, SIKA Rapport 2005:8, Stockholm: SIKA, 2005.
- Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter*, Rapport 2015:6, Stockholm: Trafikanalys, 2015.
- Trafikverkets prognos för inrikesflyg*, Rapport 2012:222, Borlänge: Trafikverket, 2012.
- Trafikverkets prognos för svenska flygplatser 2030*, Rapport 2014:096, Borlänge: Trafikverket, 2014.
- Transportarbete 1950–2014*, Trafikanalys statistik, publicerat 2015-09-16.
URL:http://trafa.se/globalassets/statistik/transportarbete/transportarbete-1950-2014.xlsx?_ga=1.126972809.501380764.1422882844.
- Transportstyrelsens flygplatsstatistik 1996-2014*, Norrköping: Transportstyrelsen, 2015.
- Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011-2012*, Statistik 2014:27, Trafikanalys, 2014.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.