



UPPFÖLJNING AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

MAJ 2000

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS



**UPPFÖLJNING AV DE
TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN**

MAJ 2000

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS

INNEHÅLL

De transportpolitiska målen	4
Hur uppfylls målen?	5
Ekonomin viktigast för trafikutvecklingen	11
Resandet fortsätter öka som hittills	12
Godstransporterna med lastbil ökar mest	15
Förändringar i transportsektorn under senaste året	17

SIKA har fått regeringens uppdrag att sammanställa en årsrapport om hur de transportpolitiska målen uppfylls inom hela transportsektorn. En första rapport lämnades 1999.

Denna publikation är en sammanfattning av årsrapporten för år 2000. Den fullständiga rapporten har publicerats som SIKA Rapport 2000:5. Den bygger på underlag i form av årsredovisningar, sektorsrapporter m.m. från trafikverken, dvs. Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket.

Prognoserna för det framtida personresandet och godstransporterna har tagits fram av SIKA och trafikverken i samband med arbetet med den strategiska analysen, redovisad i rapporten SAMPLAN 1999:2.

Båda de nämnda rapporterna, liksom denna, finns tillgängliga på www.sika-institute.se.

Stockholm i juni 2000
Staffan Widlert
Direktör

DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

Våren 1998 slog riksdagen fast de transportpolitiska mål som gäller i dag. Målen är utformade som ett övergripande portal-mål med fem delmål.

Det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

De fem olika delmålen är följande:

- **ETT TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM**

Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

- **EN HÖG TRANSPORTKVALITET**

Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

- **EN SÄKER TRAFIK**

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

- **EN GOD MILJÖ**

Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten och andra naturresurser ska främjas.

- **EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING**

Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Preciserade etappmål finns framför allt inom delmålen om transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö. Etappmålen är tidsbestämda och preciserade och därmed möjliga att följa upp. I denna rapport redovisas i vilken grad målen uppfylls för närvarande och hur utvecklingen förväntas bli.

HUR UPPFYLLS MÅLEN?

Under 1999 fortsatte såväl persontrafiken som godstrafiken att öka. Den snabba tillväxt som nu sker är inte oväntad med hänsyn till att vi befinner oss mitt uppe i en högkonjunktur med en tillväxt på närmare 4 procent. Våra prognoser tyder också på att trafikökningen kommer att fortsätta även vid en måttligare ekonomisk tillväxt.

Att transporterna ökar – såväl person- som godstrafik – är således ett uttryck för såväl ekonomisk tillväxt som ökad välfärd och speglar därmed också en i flera avseenden positiv samhällsutveckling.

Samtidigt innebär emellertid ökningen av trafiken en ökad belastning på transportsystemet och miljön. Det gör det på kort sikt svårare att uppfylla flera av de transportpolitiska delmålen. Det yttrar sig bl.a. i att transportsystemet inte har kunnat anpassas till den ökade trafiken i den takt att standard i form av framkomlighet, säkerhet, miljö m.m. kunnat utvecklas i enlighet med målen. I det följande sammanfattas den senaste tidens utveckling i förhållande till de transportpolitiska delmålen.

Delmål	Utveckling mot etappmål	Uppfylls etappmål med fattade beslut?
Tillgänglighet	–	–
Transportkvalitet	Ja	Nej
Trafiksäkerhet	Nej	Nej
Miljö		–
• klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Nej
• luftföroreningar (S,NO _x , VOC)	Ja	Ja (VOC?)
• buller	Ja	Nej?
• kretsloppsanpassning	–	–
• påverkan på natur- och kulturmiljö	–	–
Regional utveckling	–	–

– betyder att etappmål saknas.

Tillgänglighet, transportkvalitet och regional utveckling

Längre res- och transporttider

Tillgänglighet rymmer flera dimensioner. Att människor faktiskt reser mer och att mer gods transporteras är till stor del ett uttryck för att tillgängligheten i vid mening förbättrats och gett utrymme för ett ökat utbyte mellan människor och inom näringslivet. Framkomligheten, som är en aspekt på tillgängligheten, har dock sammantaget blivit något sämre i bl.a. vägnätet den senaste tiden. Ökade restider, beroende på sänkta hastigheter till följd av trafiksäkerhetshänsyn, ökad trängsel i storstadsområden m.m. överväger de restidsförkortningar som möjliggjorts genom vägförbättringar. Därmed har under senare tid de genomsnittliga res-/transporttiderna ökat för vägtrafiken.

Bättre resmöjligheter bidrar till spridd bebyggelse

Sett över en längre period har utbyggnad av väg- och bannät, bättre färdmedel m.m. inneburit att tillgängligheten blivit bättre. Dessa tillgänglighetsvinster har inte alltid omsatts i kortare transporttider utan även gjort det möjligt med en mer utspridd bebyggelse och annan strukturomvandling i form av t.ex. koncentration inom näringsliv och förvaltning. Särskilt i vissa regioner har detta medfört att avståndet till arbete och service blivit längre. Att tillgänglighetsvinsterna omsätts i sådana effekter är dock en viktig del av transportsystemets bidrag till den ekonomiska tillväxten.

Ökad trängsel i storstäderna

Trängseln på såväl vägar som spår är betydande i storstadsområdena. Det saknas data som beskriver hur framkomligheten har utvecklats över åren. Trafikutvecklingen har dock varit kraftig, vilket indikerar att situationen har förvärrats under senare år.

Fler förseningar för tåg och flyg

Både tåg- och flygtrafiken ökar. Denna utveckling åtföljs emellertid av att den totala förseningstiden ökar inom båda trafikslagen. Inom flyget ökar även den andel av antalet avgångar som är försenade. För tågtrafiken gäller främst att varje försening i genomsnitt blir längre.

Anslagen till vägar och järnvägar räcker inte

Den snabba ökningen av tung lastbilstrafik tillgodoser viktiga behov av kundanpassade transporter och bidrar därmed till ökad effektivitet i näringslivet och i ekonomin som helhet. Denna utveckling innebär dock en ökad belastning på miljön och ställer stora krav på upprustning och vidmakthållande av vägnätet som inte kunnat tillgodoses fullt ut.

De fastlagda målen för en hög transportkvalitet som avser krav på infrastrukturens standard kommer inte att nås med den medelstilleddning som anges i gällande stamnäts- och länsplaner för perioden 1998–2007. Möjligen kan målet om ökad axellast på järnväg uppnås om medel avdelas enligt planerna. Eftersläpningen i tilldelning av medel i förhållande till dessa planer leder till att uppfyllandet av målen blir än mer avlägset.

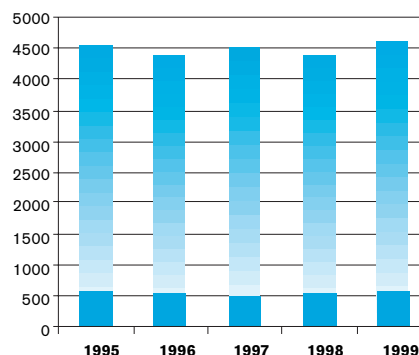
Trafiksäkerhet

Nollvisionen avlägsen för vägtrafiken

Åtgärderna för en bättre trafiksäkerhet har inte räckt för att hindra en ökning av olyckstalen för vägtrafiken. Detta går stick i stäv mot t.ex. etappmålet om en halvering till år 2007 av antalet omkomna i trafiken.

Under 1999 dödades 570 personer i vägtrafiken, vilket är en ökning med 7 procent jämfört med 1998, då 531 personer dödades. De flesta olyckor med dödade och svårt skadade inträffade på det statliga vägnätet.

Dödade och svårt skadade



■ Svårt skadade ■ Dödade

Antal dödade och svårt skadade (polisrapporterade) i vägtrafiken 1995–99.

Källa: Vägverket

Få omkomna inom övriga trafikslag

Antalet olyckor vid korsning mellan järnväg och väg ökade visserligen under 1999 men visar en fallande trend sett över flera år. Målet om halvering till 2007 kan därför fortfarande vara möjligt att nå.

För haverier inom privatflyget noteras en svagt uppåtgående trend under 1990-talet. Under 1999 inträffade tre haverier med dödlig utgång.

Antalet omkomna i fritidsbåtolyckor har under 1990-talet varierat från som mest 80 döda (1991) och som minst 28 döda (1999). Över perioden 1990–99 framträder en nedåtgående tendens i antalet omkomna.

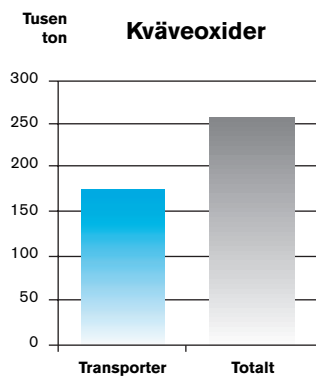
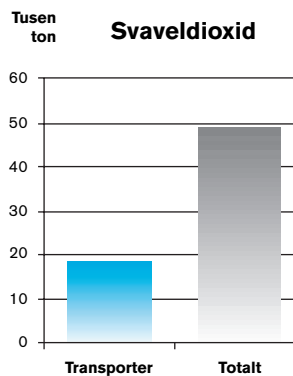
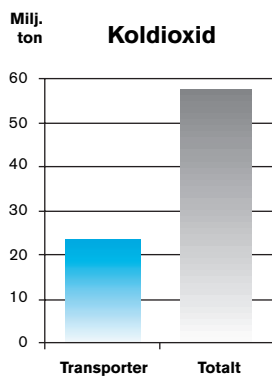
Miljö

Utsläppen av koldioxid ökar

Det ökade trafikarbetet har medfört en ökning av den totala bränsleförbrukningen och därmed av utsläppen av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid. Etappmålet att koldioxidutsläppen till år 2010 ska stabiliseras till 1990 års nivå kommer inte att nås utan att särskilda åtgärder vidtas.

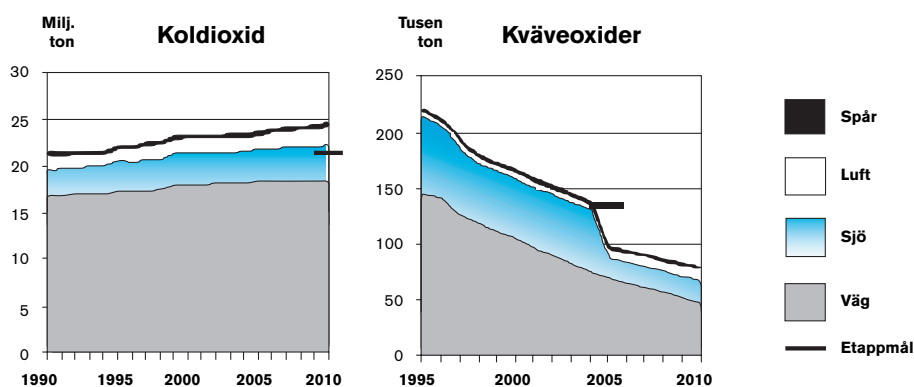
Utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar från trafiken och totalt.

Källa: Trafikverkens miljörapport 1999 och Naturvårdsverkets rapportering till EU om utsläpp till luft 1998.



Övriga utsläppsmål kan nås

Tekniska förbättringar av fordon, farkoster och bränslen har minskat trafikens utsläpp av luftföroreningar och medfört att särskilt utsläppen av svavel och kväveoxider minskat. Därmed väntas fastlagda etappmål för utsläpp av dessa ämnen bli uppfyllda med god marginal. Kväveoxider beräknas minska med minst 40 procent och svavel med minst 15 procent till år 2005, räknat från 1995 års nivå. Även för utsläppen av kolväten (VOC) bedöms etappmålet kunna uppnås, dock med knapp marginal. Utsläppen av kolväten beräknas minska med minst 60 procent till 2005, räknat från 1995 års nivå.

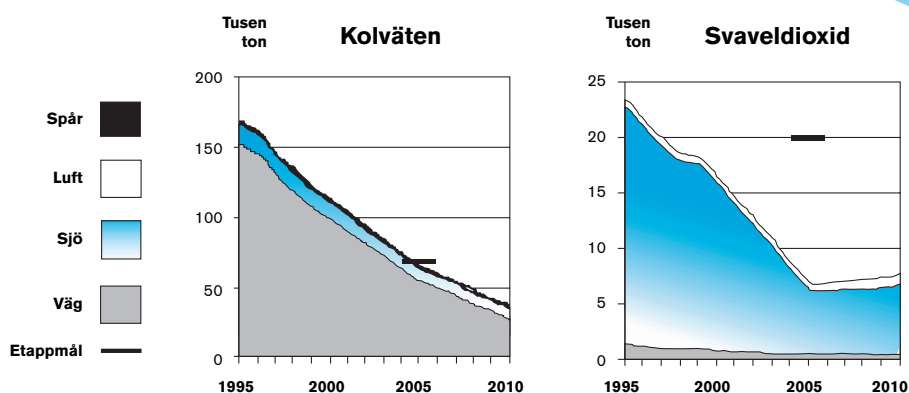


Transportsektorns utsläpp av koldioxid sedan 1990, och prognos till 2010. Miljoner ton

Källa: Trafikverkens miljörapport 1999.

Transportsektorns utsläpp av kväveoxider sedan 1995 och prognos till 2010. Tusen ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 1999.



Transportsektorns utsläpp av flyktiga kolväten sedan 1995 och prognos till 2010. Tusen ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 1999.

Transportsektorns utsläpp av svavel sedan 1995 och prognos till 2010. Tusen ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 1999.

Brister i kretsloppsanpassning och svårt att minska buller

Utvecklingen inom transportsektorn går i vissa delar mot en ökad kretsloppsanpassning av infrastrukturen. Viktiga undantag är dock att deponier ökar och återvinning minskar. Vattentäcker åtgärdas inte heller i tillräcklig takt och naturgrus används i större utsträckning än önskvärt.

Målen för buller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikanläggningar uppfylls i de flesta fall. Däremot är dagens åtgärdstakt otillräcklig för att riktvärdena i befintlig miljö ska nås.

EKONOMIN VIKTIGAST FÖR TRAFIKUTVECKLINGEN

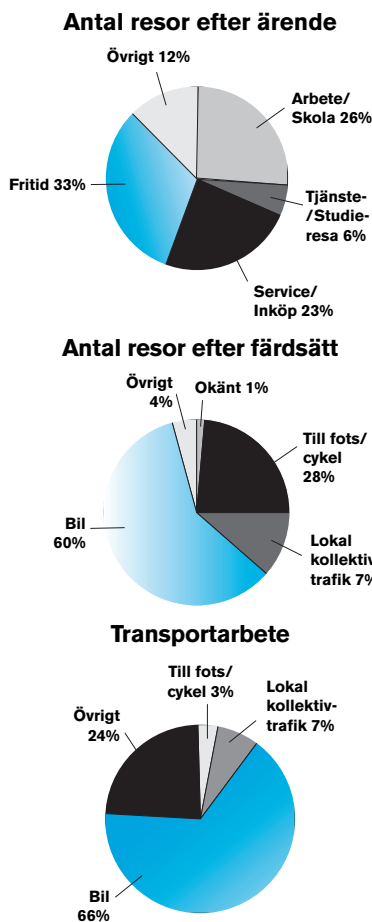
De viktigaste drivkrafterna bakom transporternas utveckling är befolkningsförändringar och den allmänna ekonomiska utvecklingen med åtföljande förändringar i näringslivets struktur, utrikeshandeln m.m.

Befolkningen i storstadsregionerna (Stockholm, Göteborg och Malmö) liksom i ytterligare några universitets- och högskoleorter, ökade påtagligt under 1999, medan däremot folkmängden minskade i 16 av de 21 länen. Skogslänen, dvs. Norrlandslänen samt Dalarna och Värmlands län, minskade t.ex. sin befolkning med totalt 12 100 personer under 1999, motsvarande 0,7 procent. Detta kan vara ett tecken på att vi återigen är på väg in i en period av större befolkningsomflyttningar.

Den årliga ekonomiska tillväxten har, uttryckt i årsmedelvärde av BNP-tillväxten, legat på i genomsnitt 2,2 procent per år under perioden 1972–98 om man bortser från den exceptionella lågkonjunkturen under 1991–93¹. Under 1999 ökade BNP med 3,8 procent, dvs. betydligt snabbare än vad som varit vanligt under de senaste decennierna.

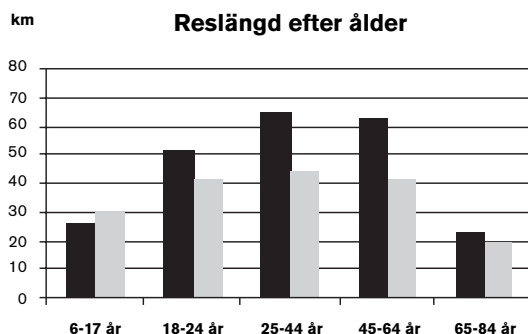
Enligt Konjunkturinstitutets bedömning i mars 2000 väntas BNP-tillväxten under år 2000 bli 3,9 procent och 3,3 procent under 2001. Den långsiktiga utvecklingen bedöms av långtidsutredningen 1999/2000 till 2 procent per år under perioden 1998–2015. En åldrande befolkning och ökad efterfrågan på offentliga tjänster väntas hålla tillbaka tillväxten under senare delen av perioden, 2008–2015. SIKAs och trafikverkens prognoser grundas på dessa bedömningar.

¹Beaktas utvecklingen även för dessa år blir den genomsnittliga BNP-tillväxten i stället 1,8 procent under 1972–98.



Antal resor efter ärende och färdssätt samt persontransportarbete efter färdssätt 1999. Med resor avser delresor (DR), dvs. en förflyttning för ett visst ärende. Exempel: Om man på vägen till arbetet lämnar barn på dagis utgörs denna resa av flera delresor (hemmet-dagis resp. dagis-arbetet).

Källa: RES 1999.



■ Man
■ Kvinna

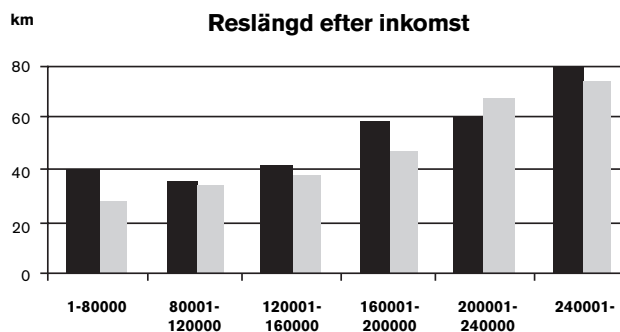
RESANDET FORTSÄTTER ÖKA SOM HITTILLS

Resandet idag

De flesta resor som görs är fritidsresor (en tredjedel), medan resor till och från arbete/skola och serviceresor omfattar vardera ca en fjärdedel av antalet resor. Bilen är det vanligaste transportmedlet (6 av 10 resor görs med bil) och ser man till det utförda transportarbetet blir detta ännu tydligare. Nästan 3 av 10 resor görs till fots eller med cykel, men eftersom dessa transportsätt används för korta resor omfattar de bara några procent av det totala utförda transportarbetet.

Män i yrkesverksam ålder reser betydligt längre än kvinnor i motsvarande ålder. Unga flickor gör däremot både fler och längre resor än pojkar. Antalet resor per person och dag ökar med inkomsten. Även reslängden ökar med inkomsten, t.o.m. i mycket högre utsträckning än antalet resor. Det finns inga genomgående skillnader mellan män och kvinnor inom samma inkomstgrupp.

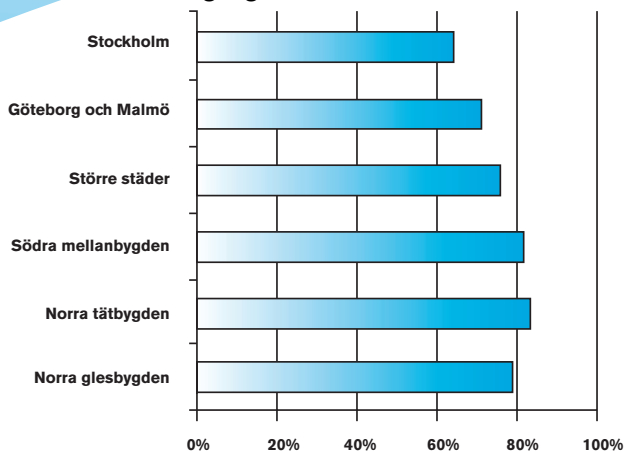
Innehav av körkort och tillgång till bil är lägre hos befolkningen i storstäderna än i resten av landet. Det förklaras delvis av den bättre kollektivtrafiken i tätorterna, men kan även bero på andra faktorer, t.ex. åldersstrukturen. Tendensen under den senaste femårsperioden har varit att kvinnor och äldre personer i något ökad utsträckning haft körkort och tillgång till bil, medan ungdomar tycks vänta med att ta körkort.



Genomsnittlig reslängd per individ och dag efter ålder (t.v.) och inkomst (t.h.) och uppdelat på män och kvinnor. Uppgifterna avser ett genomsnitt för åren 1994-99.

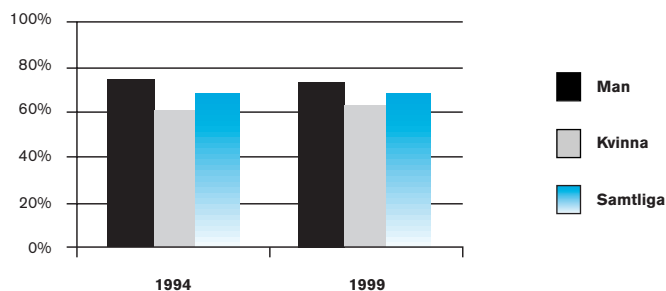
Källa: RiksRVU/RES.

Andel med körkort och tillgång till bil

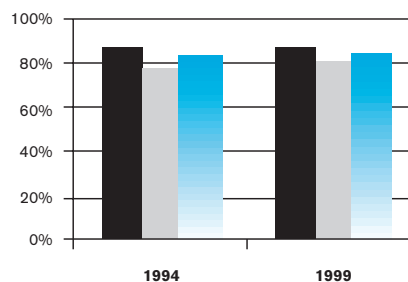


Andel med körkort och tillgång till bil i hushållet i olika delar av landet, (personer över 18 år). Geografisk indelning efter s.k. H-områden, som bygger på befolkningstäthet.
Källa: RES 1999.

Innehav av körkort



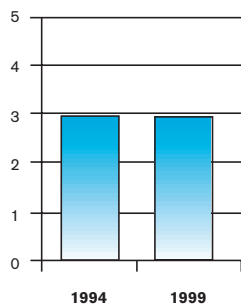
Tillgång till bil



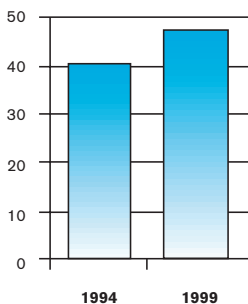
Under den senaste femårsperioden har tendensen varit att antalet resor är oförändrat men att resorna blivit längre. Särskilt tjänsteresorna samt resor med flyg och tåg har blivit väsentligt längre.

Andel med körkort (t.v.) och tillgång till bil (t.h.), uppdelat på kön, 1994 och 1999.
Källa: RiksRVU/RES.

Antal Resor



km Reslängd



Antal resor respektive resta kilometer per person och dag, 1994 och 1999.
Källa: RiksRVU/RES.

Det framtida resandet

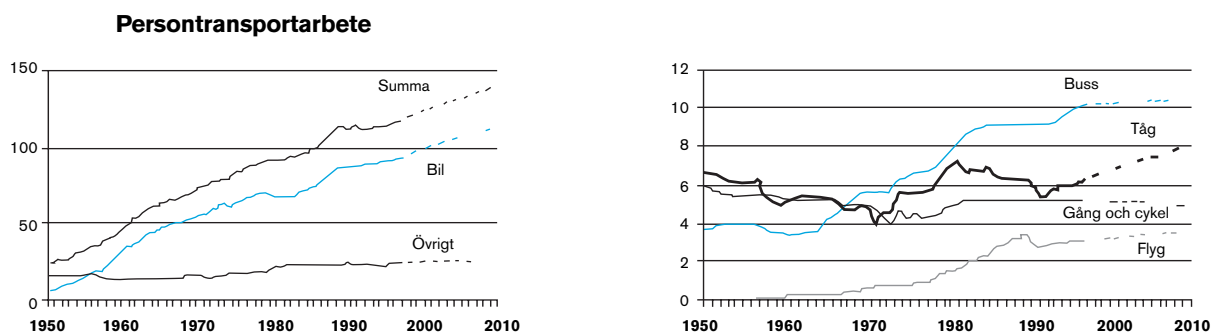
Det totala persontransportarbetet beräknas öka med 17 procent till år 2010. Det motsvarar ungefär samma ökningstakt som under den senaste tjugoårsperioden.

Ökningen av personbilsresandet överskuggar allt annat i absoluta tal. Under 1970- och 80-talen ökade personbilstrafiken med drygt 2 procent per år, medan ökningen under 90-talet blev något lägre. Fram till år 2010 beräknas bilresandet öka med knappt 19 miljarder personkilometer – en tillväxt på 20 procent. Om man i stället ser till de relativa förändringarna visar prognosen att resandet med tåg ökar mest under samma period – från 7 till drygt 9 miljarder personkilometer, dvs. en tillväxt på hela 31 procent eller ca 2 procent per år.

Inrikesflyget ökade under perioden 1997–1999 med 12 procent, räknat i resta personkilometer. I prognosen för åren 1997–2010 bedömdes att flygresandet skulle öka med 17 procent, vilket dock nu väntas nås redan år 2000.

Persontrafiken med fartyg och färjor mäts inte i personkilometer och ingår därför inte i figurerna. Antalet passagerare med färjor till/från Sverige har under den senaste tioårsperioden pendlat på en nivå kring 40 miljoner, med en minskning på några miljoner under den senare hälften av 1990-talet. Resandet över Öresund står för ca hälften av det totala färjeresandet.

Beräknat persontransportarbete från 1950 till 2010. Figuren t.v. visar bil och övriga trafikslag. Figuren t.h. visar övriga trafikslag, uppdelat på buss, tåg, flyg samt gång och cykel. Enhet miljarder personkm.



GODSTRANSPORTERNA MED LASTBIL ÖKAR MEST

Mest handel med grannländerna

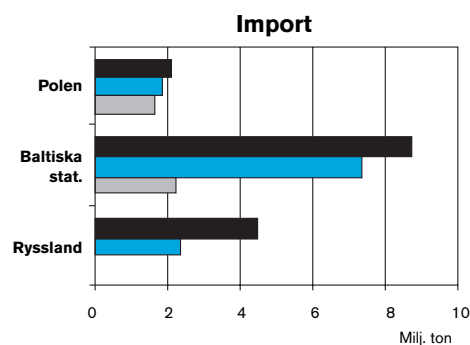
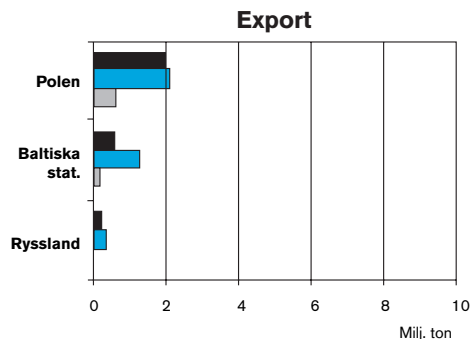
När det gäller varuutbytet med omvärlden dominerar våra grannländer volymmässigt. Export och import mellan Sverige och de nordiska länderna samt Tyskland står för mer än hälften av de utrikes varuflödena, räknat i miljoner ton (ca 55 procent för både export och import).

De baltiska staterna, Polen och Ryssland står fortfarande för en liten del av handeln – tillsammans omfattade exporten dit 5 procent och importen därifrån 26 procent av Sveriges europa-handel år 1999. Denna handel förväntas fortsätta expandera.

Godstransporterna i dag

En allt större del av godstransporterna i Sverige utförs med lastbil, som sedan 1970-talet är det dominerande inhemska transportslaget. Under femårsperioden 1993–98 ökade såväl andelen transporterad godsmängd (ton) som det utförda godstransportarbetet (tonkm) med lastbil. Sjöfarten har ökat sitt transportarbete jämfört med 1993, medan tågtransporterna varit i stort sett oförändrade både med avseende på godsmängd och transportarbete. Flygets andel av godstransporterna är obetydligt om man mäter i ton eller tonkilometer. Ser man till värdet av det transporterade godset spelar flyget dock en allt viktigare roll.

■ 1999
■ 1997
■ 1993

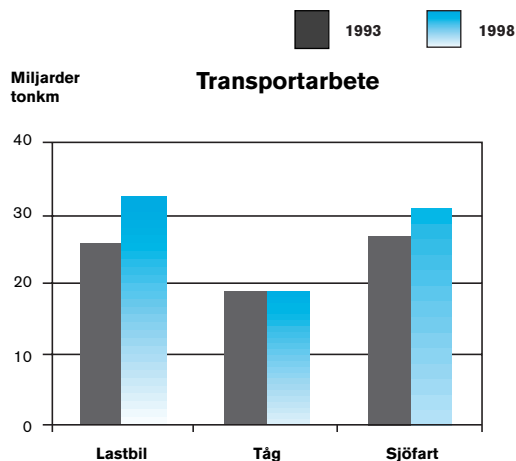
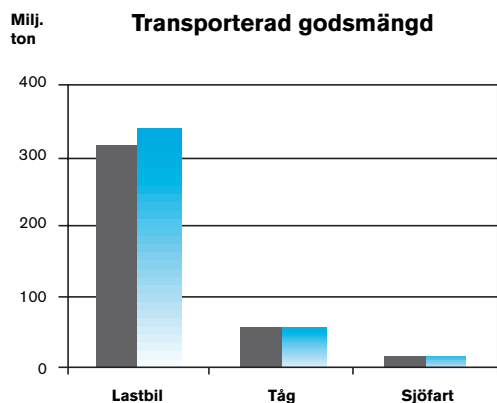


Export till (övre) och import från (undre) Polen, Ryssland och de baltiska staterna.

Källa: SCB.

Transporterad godsmängd och godstransportarbete per trafikslag inom Sverige samt inrikes del av utrikestransporterna för åren 1993 och 1998. Värdet för 1999 finns inte tillgängliga än.

Källa: SIKA.



En viktig förklaringsfaktor till den kraftiga tillväxten av lastbilstransporter under senare år är att exporten har förändrats mot mer högvärdiga varor (mätt i kr/ton) som t.ex. elektroniska produkter och läkemedel. Även importen har de senaste åren ökat mer i värde än i vikt, men inte i lika hög grad.

De framtida godstransporterna

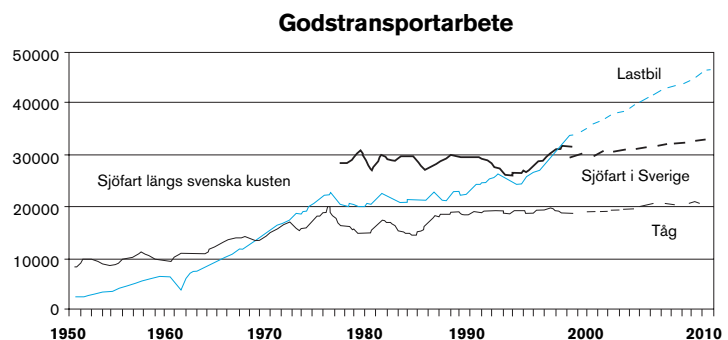
Godstransporterna väntas öka med totalt 23 procent under perioden 1997–2010, mätt i tonkilometer. Det betyder att tillväxten förväntas fortsätta i ungefär samma takt som under den senaste tjugoårsperioden.

Ökningen är särskilt kraftig för lastbilstrafiken, både i antal tonkilometer och i relativa tal: 37 procent till år 2010. Godstransporter med järnväg och sjöfart inom Sverige väntas öka med 12 respektive 13 procent under samma period.

Sammantaget innebär utvecklingen för de olika transportslagen att lastbilens andel av godstransporterna i Sverige beräknas öka från 40 procent år 1997 till 47 procent år 2010, medan andelen för övriga transportslag beräknas minska något. Tågens andel beräknas minska från drygt 22 procent till 21 procent, sjöfartens från drygt 33 till 31 procent.

En översyn av prognoserna för såväl gods- som persontransporter pågår (maj 2000)² men väntas inte förändra huvuddragen i den framtida bedömningen som redovisas här.

Godstransportarbetets utveckling fördelat på transportslag 1950–97 samt med prognos för 2010 (miljoner tonkm). Brottet i kurvan för sjöfart beror på skillnader i definitionen av beräknat transportarbete i statistik resp. prognosmodeller.



²En rapport i serien SIKARapport väntas senare under 2000

FÖRÄNDRINGAR I TRANSPORTSEKTORN UNDER SENASTE ÅRET

Under 1999 och början av 2000 har bl.a. följande förändringar haft eller beräknas få betydelse för transportsektorn och dess utveckling.

Allmänt inom transportsektorn

- *Miljöbalken*, och ändringar i speciallagar för varje trafikslag som följer av den nya miljölagstiftningen, trädde i kraft den 1 januari 1999. Därmed skärps regelstyrning vid planering, byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
- *Dieselskatten* ökade med 27 öre per liter från årsskiftet 1999/2000 som ett steg på väg mot skatteväxling.
- *Taxfree* upphörde inom EU, vilket påverkat intäkterna särskilt inom flyget och färjetrafiken.
- *Rikstrafiken bildas*. Den 1 juli 1999 startade den nya myndigheten Rikstrafiken sin verksamhet. De primära uppgifterna för den nya myndigheten är att verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken samt svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik.
- Underlag *Strategisk analys* till inriktningsplaneringen har tagits fram gemensamt av Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Vägverket och SIKÅ. Den remissbehandlades i slutet av 1999 och början av 2000 och ska ingå i underlaget för kommande riksdagsbeslut om investeringar i infrastrukturen.

Inom vägtrafiken

- *Avslutade vägutbyggnader.* Under 1999 avslutades vägarbeten som innebar bl.a. att 60 mil vägsträcka på Europa- och riksvägnätet fick höjd standard. Som exempel kan nämnas att i och med att E4:ans förbifart vid Mjölby färdigställdes under året har E4:an nu sammanhängande motorvägsstandard mellan Värnamo och Uppsala.
- *Elvapunktprogrammet om trafiksäkerhetsåtgärder.* I april 1999 presenterade regeringen ett elvapunktprogram för ökad trafiksäkerhet på vägar. Regeringen beslutade samtidigt att ytterligare medel, 400 miljoner kr per år, ska satsas på särskilda fysiska trafiksäkerhetsåtgärder under perioden 1999–2003. Huvuddelen av åtgärderna under 1999 genomfördes i direkt anslutning till vägarna, främst för att få säkrare sidoområden genom t.ex. att fasta föremål, stolpar och större stenar avlägsnats eller att räcken satts upp.
- *Krav på vinterdäck.* Under 1999 beslutade regeringen om obligatorisk användning av vinterdäck vid vinterväglag mellan den 1 december och den 31 mars. Kravet gäller för personbilar, lätta lastbilar och bussar som väger högst 3,5 ton samt släpvagnar som dras av dessa fordon.

Inom järnvägstrafiken

- *Flera privata operatörer inom persontrafiken.* Nya tågoperatörers inträde i början av år 2000 medförde att nästan en tredjedel av persontransportarbetet och cirka 60 procent av antalet resor kom att utföras av en annan operatör än SJ. Nya trafikutövare har tillkommit på en gradvis allt öppnare marknad. Händelser senare under våren 2000, t.ex. för trafiken på Västkustbanan, tyder dock på att utvecklingen mot en ökad konkurrens kan vara något instabil.

- *Invigning av Arlandabanan.* I november 1999 startade det privata konsortiet A-train passagerartrafik mellan Stockholm C och Arlanda på den nya järnvägen "Arlandabanan". SJ anslöt fjärrtågstrafik till Arlanda från januari 2000. Den nya banan medger en restid mellan Stockholm C och Arlanda på ca 20 min, ungefär en halvering av restiden med flygbuss.
- *Startskottet för Botniabanan.* I augusti 1999 togs första spadtaget för byggandet av Botniabanan på sträckan Örnköldsvik–Husum. Den nya bansträckningen mellan Ådalen och Umeå ska vara färdigställd år 2006.
- *Avsiktsförklaring om snabbare tågtrafik mellan Stockholm, Oslo och Köpenhamn.* Transportministrarna i Sverige, Norge och Danmark undertecknade den 4 februari år 2000 en avsiktsförklaring om att förbättra och modernisera tågtrafiken mellan Stockholm, Oslo och Köpenhamn. Målsättningen är att det ska finnas snabbare och modernare dagliga tågförbindelser mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm vid utgången av år 2001.

Inom flyget

- *Försämrad konkurrens inom inrikestrafiken.* Inom inrikesflyget har konkurrensen minskat påtagligt under 1999. Konkurrensen på den svenska inrikesmarknaden har nästan helt försvunnit i och med att Braathens i november 1999 lade ner all inrikestrafik till och från Arlanda. SAS och dess samarbetsbolag äger därmed en närmast total marknadsdominans och på i stort sett alla linjer existerar faktiska monopol. Risker för ett bestående monopol inom flygets inrikestrafik bedöms vara stor.
- *Invigning av Pajala flygplats.* Under 1999 invigdes en ny flygplats i Sverige – i Pajala. Inledningsvis trafikeras en lin-

je till Luleå med 8 dubbelturer i veckan. Trafiken är upplagd så att Luleå fungerar som flygplats för omstigning för resor vidare söderut.

- *Förlängd landningsbana på Kallax i Luleå.* Landningsbanan på Luleå-Kallax flygplats har förlängts med 1 150 m till 3 345 m och är därmed den längsta banan i landet. Utbyggnaden ingår i en satsning för att bli en ny fraktflygplats för norra Europa för fraktflygplan till/från Fjärran Östern.

Inom sjöfarten

- *Utbyggnad av farleder till Göteborg.* Principbeslut har under 1999 fattats om att bygga ut och finansiera farlederna till Göteborg. Arbete med miljökonsekvensbeskrivningar har påbörjats.
- *Höghastighetsfärja till Gotland.* I april 1999 sattes en ny höghastighetsfärja i trafik mellan Visby och fastlandet. Därmed halveras i stort sett restiden jämfört med de traditionella färjorna.

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har fått regeringens uppdrag att sammanställa en årlig rapport om hur de transportpolitiska målen uppfylls. Denna publikation är en sammanfattning av den fullständiga rapporten UPPFÖLJNING AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN, MAJ 2000 (SIKA Rapport 2000:5).

SIKA är en myndighet under Näringsdepartementet och verkar inom området transporter och kommunikationer. Vi gör utredningar åt regeringen och samverkar med trafikverken (Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket) i den långsiktiga planeringen av infrastrukturen. SIKA ansvarar också för den nationella statistiken inom området transporter och kommunikationer.

Denna rapport, liksom övrigt material från SIKA, kan beställas från vår webbplats.



www.sika-institute.se
sika@sika-institute.se

Postadress:
Box 17 213
104 62 Stockholm

Tel 08-506 206 00
Fax 08-506 206 10