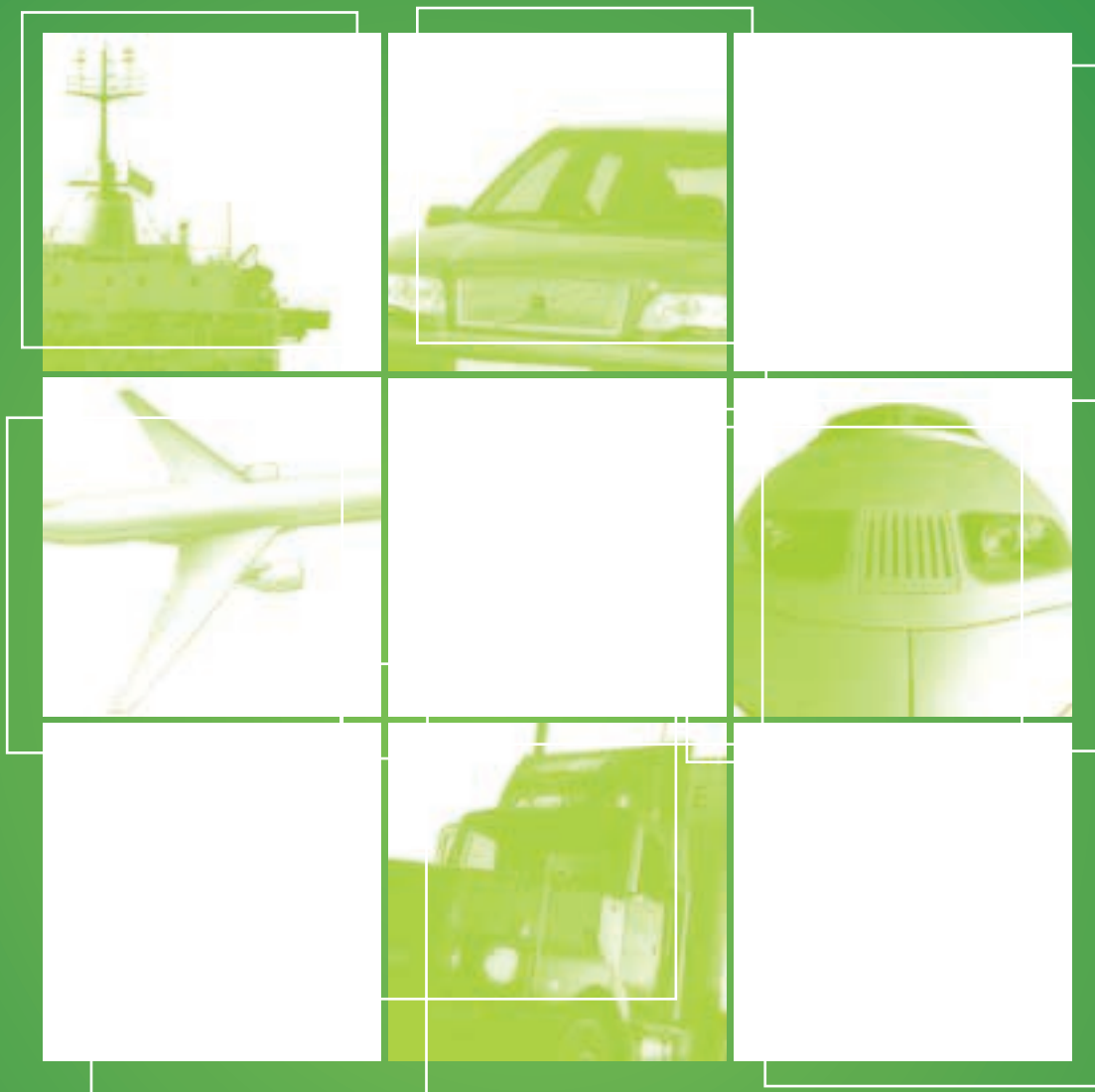


STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS



UPPFÖLJNING AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

MAJ 2001



**UPPFÖLJNING AV DE
TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN**

MAJ 2001

STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS

INNEHÅLL

3

De transportpolitiska målen	6
Hur uppfylls målen?	7
Ekonomi styr trafikutvecklingen	12
Personresandet fortsätter öka	13
Godstransporter med lastbil ökar mest	16
Viktiga händelser under år 2000	18

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

Denna publikation är en sammanfattning av årsrapporten från år 2001, publicerad som SIKA Rapport 2001:4. 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. Samtliga SIKA:s rapporter finns tillgängliga på www.sika-institute.se.

Stockholm i juni 2001

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 långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

- **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 och tidsbestämda etappmål finns inom delmålen om transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö. I denna rapport redovisas i vilken grad vi närmar oss målen och hur den fortsatta utvecklingen förväntas bli.

HUR UPPFYLLS MÅLEN?

Under år 2000 fortsatte både persontrafik och godstransporter att öka. Tillväxten är inte oväntad, eftersom det var högkonjunktur med en BNP-tillväxt på närmare 3,6 procent. Våra prognoser tyder på att trafikökningen kommer att fortsätta, även om det skulle bli en lägre ekonomisk tillväxt än under de senaste åren.

Den ökade trafiken, inte minst på vägarna, innebär att belastningen på transportsystemet och miljön också ökar. Det gör det åtminstone på kort sikt svårare att uppfylla flera av de transportpolitiska delmålen.

I följande tabell sammanfattas SIKAs bedömning av hur utvecklingen den senaste tiden förhåller sig till de transportpolitiska delmålen.

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2000	Uppfylls etappmål med fattade beslut?
Tillgänglighet	Osäkert	–
Transportkvalitet	Ja	Nej
Trafiksäkerhet	Vägar: Nej Övriga trafikslag: Ja	Nej
Miljö		
• Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Nej
• Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja, troligen	Ja, troligen
• Buller	Ja	Nej
• Kretsloppsanpassning	Osäkert	–
• Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	–
Regional utveckling	Osäkert	–

– Etappmål saknas

Tillgänglighet, transportkvalitet och regional utveckling

Ökad tillgänglighet men längre avstånd

Nya vägar och banor, bättre färdmedel m.m. har inneburit en dramatisk förbättring av tillgängligheten, sett över en längre period. Att människor faktiskt reser mer och att mer gods transporteras är tydliga uttryck för att tillgängligheten blir bättre.

Men ökad tillgänglighet omsätts inte alltid i kortare transporttider. Den används också för att öka vår geografiska aktionsradie. På samma restid som tidigare kan man nå större områden. Många väljer därför att flytta längre bort från arbete och service för att få en bättre boendemiljö. Förbättringar av transportsystemet har också gjort annan strukturomvandling möjlig, t.ex. i form av koncentration inom näringsliv och offentlig service.

Ökad trängsel har medfört sämre framkomlighet

Framkomligheten, som är en aspekt på tillgänglighet, har blivit sämre i vissa delar av landet den senaste tiden. Trängseln ökar i delar av storstadsområdena både på vägar och spår. Det har, i kombination med sänkta hastighetsgränser och strukturomvandlingen, gjort att de genomsnittliga res- och transporttiderna ökat för vägtrafiken under de senaste åren.

Bättre men inte bra vägstandard

Vägarnas standard (mätt som vägytans jämnhet, grusväglängd, tjällossningsavstängning och andel väglängd i högsta bärighetsklass) har blivit något bättre under år 2000. Takten i förbättringarna räcker dock inte för att etappmålen för vägstandarderna ska nås. Det finns dessutom en fortsatt eftersläpning av underhållet av vägnätet.

Fler förseningar för tåg och flyg

Både tåg- och flygtrafiken ökar men båda trafikslagen har samtidigt problem med förseningar. Inom tågtrafiken har den totala förseningstiden ökat, främst därför att varje försening i genomsnitt blir längre. Inom flyget noteras för år 2000 en minskning av förseningarna från en historiskt sett högsta nivå år 1999.

Trafiksäkerhet

Fortsatt negativ utveckling för vägtrafiken

Utvecklingen av säkerheten på vägarna det senaste året går stick i stäv mot nollvisionen, dvs. delmålet om att ingen ska dödas eller allvarligt skadas. För andra året i rad ökade år 2000 antalet döda (totalt ca 600 omkomna). Det är en ökning med drygt 3 procent jämfört med året innan. Etappmålet om en halvering av antalet döda i vägtrafikolyckor mellan 1996 och 2007 verkar därmed mycket svårt att nå.

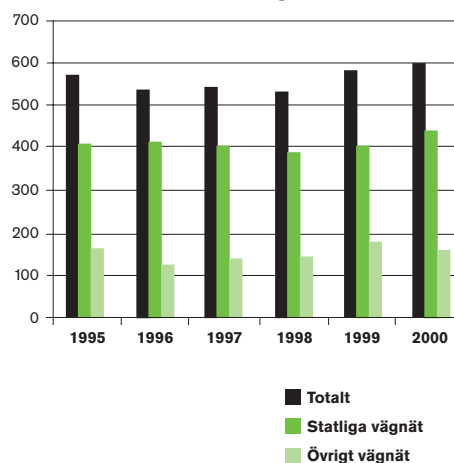
Några förklaringar till denna negativa trend kan vara att trafiken (och särskilt lastbilstrafiken) har ökat, att fler kör drogpåverkade och att antalet oerfarna förare ökat. De stora satsningarna på bl.a. ombyggnad av vägar som gjorts de senaste två åren har inte räckt till för att hålla tillbaka ökningen av de svåra olyckorna.

Ökad säkerhet för övriga trafikslag

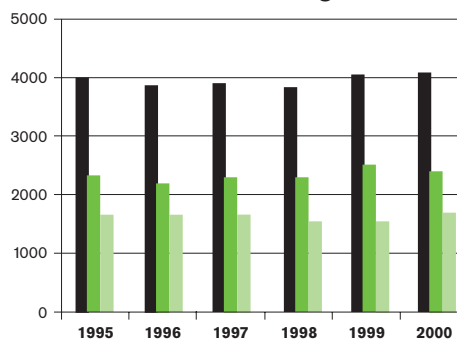
När det gäller olyckor inom övriga trafikslag har utvecklingen under år 2000 däremot varit gynnsam.

Antalet olyckor vid korsning mellan järnväg och väg var 29 stycken år 2000, 13 färre än föregående år. Haverierna inom privatflyget minskade till 25 (varav 2 med dödlig utgång), jämfört med 36 haverier året innan. Antalet omkomna i fritidsbåtolyckor var 27, den lägsta siffran sedan sjöräddningen började föra statistik år 1972.

Dödade i vägtrafiken



Svårt skadade i vägtrafiken



Antal dödade och svårt skadade (polisrapporterade) i vägtrafiken.
Källa: SIK/SCB.

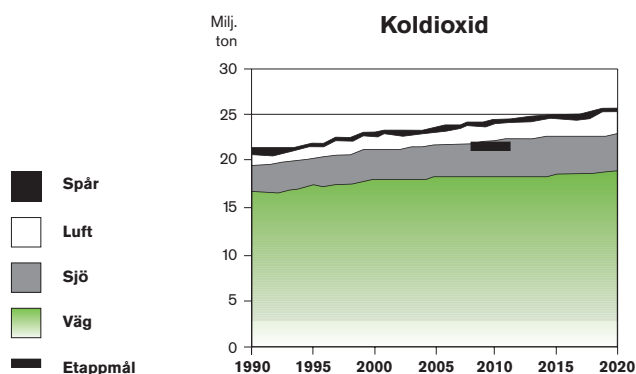
Miljö

Utsläppen av koldioxid försätter öka

Den ökade trafiken under år 2000 har medfört att den totala bränsleförbrukningen ökat även detta år. Därmed har också utsläppen av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid, ökat. Utsläppen inom flyget har dock tillfälligt minskat, trots ökat antal passagerare. Orsaken är byte till större och bränsleeffektivare flygplan, men utsläppen från flyget beräknas åter öka kommande år. Etappmålet om oförändrade koldioxidutsläpp kommer att bli mycket svårt att nå.

Övriga utsläppsmål kan nås

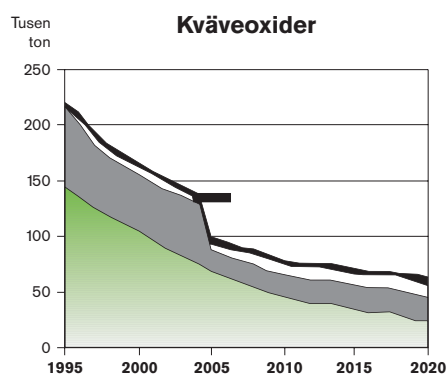
Tekniska förbättringar av fordon, farkoster och bränslen har bidragit till att minska trafikens utsläpp av luftföroreningar, särskilt svavel och kväveoxider. Därmed väntas fastlagda etappmål för utsläpp av dessa ämnen bli uppfyllda. Det finns dock brister i statistiken över utsläppen, vilket gör bedömningen något osäker.



Transportsektorns utsläpp av koldioxid sedan 1990 samt prognos till 2020.

Miljoner ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 2001.



Transportsektorns utsläpp av kväveoxider sedan 1990 samt prognos till 2020.

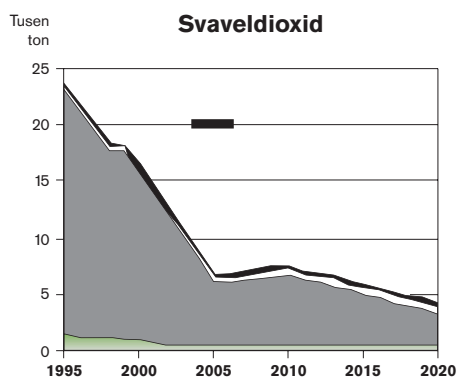
Tusen ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 2001.

Brister i kretsloppsanpassningen och svårt minska buller

Utvecklingen inom transportsektorn närmar sig delvis målsättningarna för kretsloppsanpassning av infrastrukturen. Att deponier ökar och återvinning minskar går dock stick i stäv mot målen. Vattentäkter åtgärdas endast i långsam takt och naturgrus används fortfarande i ganska stor utsträckning.

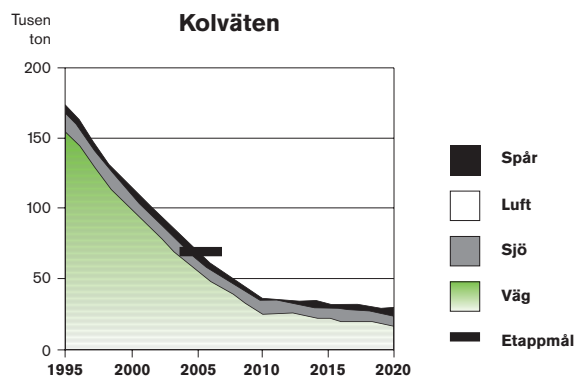
Målen för buller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikanläggningar uppfylls i de flesta fall. Däremot är takten i vilken åtgärder vidtas inte tillräcklig för att riktvärdena för buller i befintlig miljö ska nås under nuvarande planeringsomgång (1998–2007).



Transportsektorns utsläpp av svaveldioxid sedan 1990 samt prognos till 2020.

Tusen ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 2001.

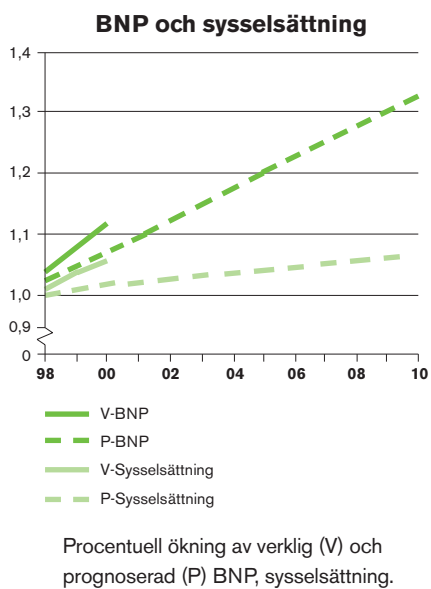


Transportsektorns utsläpp av flyktiga kolväten sedan 1990 samt prognos till 2020.

Tusen ton.

Källa: Trafikverkens miljörapport 2001.

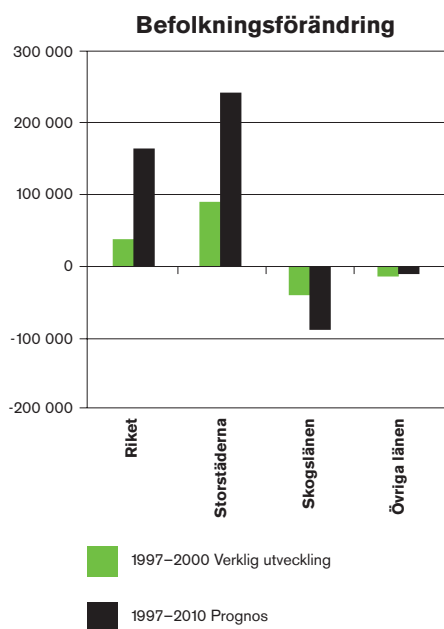
EKONOMIN STYR TRAFIKUTVECKLINGEN



De viktigaste drivkrafterna bakom trafikutvecklingen är den allmänna ekonomiska utvecklingen och befolkningsförändringarna. Dessa faktorer påverkar utvecklingen av näringsliv, handel m.m. vilket i sin tur påverkar hur vi reser och transporterar gods.

Under år 2000 ökade BNP med 3,6 procent, jämfört med 3,8 procent under året innan. Dessförinnan har den årliga ekonomiska tillväxten legat på i genomsnitt 2,2 procent per år under perioden 1972–98.¹ Under år 2000 har också hushållens realinkomster ökat med 3,6 procent.

Enligt Konjunkturinstitutets bedömning (mars 2001) väntas BNP-tillväxten under år 2001 bli 2,8 procent och 3,1 procent under 2002. Den långsiktiga utvecklingen bedömdes av långtidsutredningen 1999/2000 till 2 procent per år under perioden 1998–2015. SIKAs och trafikverkens prognoser för trafikutvecklingen grundas på dessa bedömningar.



Befolkningsförändring 1997–2000 jämfört med prognoserad förändring 1997–2010. I skogslänen ingår Värmlands län, Dalarnas län och Norrlands-länen, i storstäderna ingår Stor-Stockholm, Stor-Göteborg och Stor-Malmö.
Källa: SCB (bearbetad statistik och prognos)

BNP har ökat nästan dubbelt så snabbt mot vad som antogs i de senaste prognoserna för trafikutvecklingen. Även sysselsättningen har ökat betydligt snabbare.

Befolkningen i storstadsregionerna och i några universitets- och högskoleorter har under de senaste åren ökat betydligt snabbare än vad som antagits i prognoserna, medan den minskat snabbare i bl.a. skogslänen. Denna utveckling har också gett effekter på transporterna, bl.a. ökad trängsel i storstadsområdena.

¹Om man bortser från den exceptionella lågkonjunkturen 1991–93. Räknar man in även detta år blir den genomsnittliga BNP-tillväxten 1,8 procent under 1972–98.

PERSONRESANDET FORTSÄTTER ÖKA

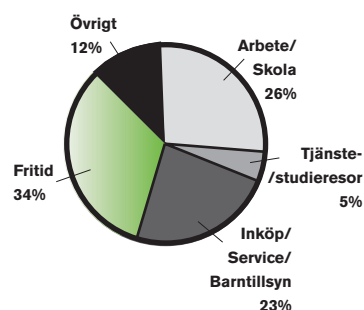
Stabilt resmönster

De flesta resor som görs är fritidsresor (en tredjedel), medan resor till och från arbete/skola samt serviceresor omfattar vardera ca en fjärdedel av antalet resor. Detta resmönster har varit stabilt över de senaste åren.

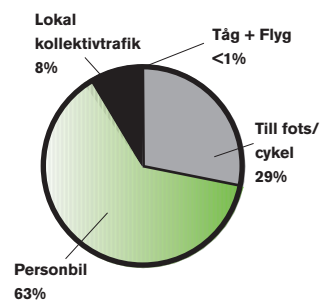
Bilen är det vanligaste transportmedlet, och sex av tio resor görs med bil. Ser man till andelen av det utförda transportarbetet blir bilens dominans ännu tydligare. Nästan tre av tio resor görs till fots eller med cykel. Men eftersom dessa transportsätt mest används för korta resor omfattar de bara några procent av transportarbetet.

Antal resor efter ärende

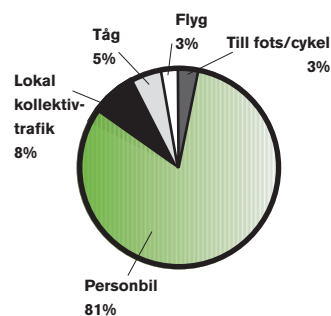
13



Antal resor

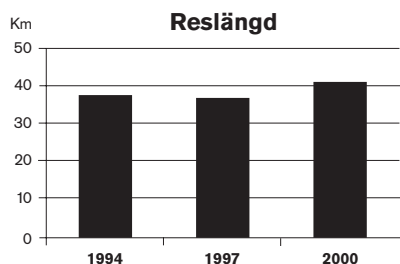
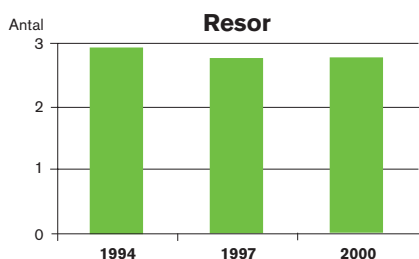


Transportarbete



Antal resor efter ärende och färdmedel samt transportarbete (personkm) efter färdmedel 2000, inrikes resor. Med resor menas här delresor (DR), vilket ska tolkas som en förflyttning per ärende.

Källa: RES 2000 bearbetat av SIKA



Antal inrikes resor samt resta km inrikes per person och dag, 1994, 1997 och 2000.

Källa: Riks-RVU/RES, bearbetat av SIKA.

Tjänsteresorna blir längre

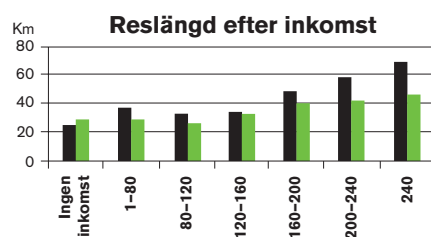
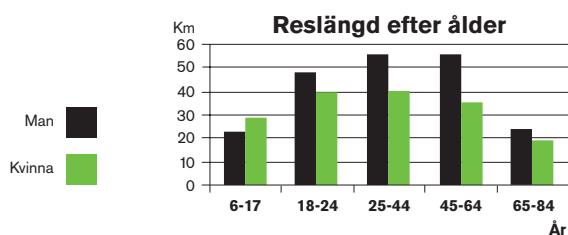
Det totala inrikes resandet har ökat med ca tio procent mellan 1997 och 2000. Tendensen har under de senaste åren varit att antalet resor per person och dag varit relativt konstant, medan reslängden per person och dag ökat något. De kategorier av resor som ökat mest i längd är tjänsteresor samt resor med flyg.

I yrkesverksam ålder reser män betydligt längre än kvinnor. Unga flickor gör däremot både fler och längre resor än pojkar. Antalet resor per person, liksom reslängden, ökar med inkomsten. Bortsett från dem som saknar inkomst (huvudsakligen barn och ungdomar) så reser män längre än kvinnor i alla inkomstgrupper.

Kvinnor och äldre kör bil i ökande grad

Innehav av körkort och tillgång till bil är lägre bland dem som bor i storstäder än i resten av landet. Det kan delvis förklaras av att tätorterna har bättre kollektivtrafik. Men det kan även bero på andra faktorer, t.ex. åldersstrukturen eller parkeringsproblem.

Tillgången till bil och körkort är fortfarande mycket högre bland män. Tendensen under de senaste åren har dock varit att tillgången till bil och körkort ökar något bland kvinnor och äldre personer. När det gäller ungdomar är tendensen fortfarande att de tycks vänta med att ta körkort.



Tusental Kr

Genomsnittlig reslängd per individ och dag efter ålder respektive årsinkomst och uppdelat på män och kvinnor. Uppgifterna avser ett genomsnitt för åren 1997–2000 och gäller inrikes resande.

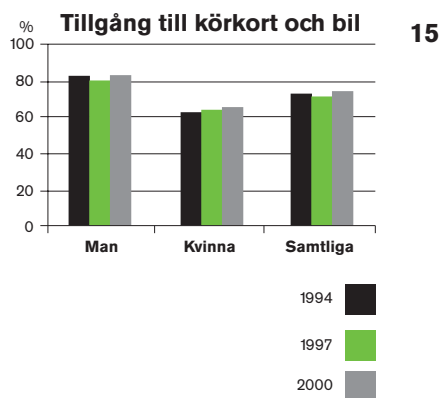
Källa: Riks-RVU/RES, bearbetat av SIKA.

Bilresandet väntas öka mest

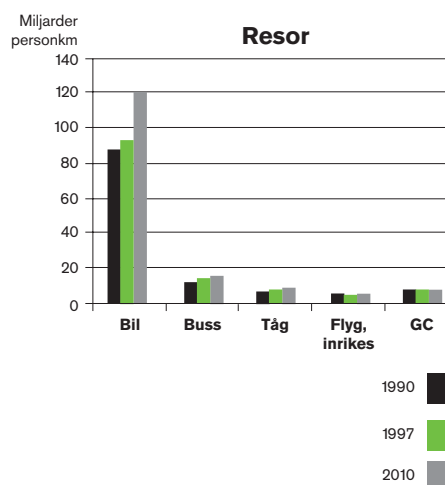
Den senaste transportprognosen avser perioden 1997–2010 och omfattar persontrafik med bil, flyg, tåg och buss samt godstransporter med lastbil, järnväg samt sjöfart.

Det totala personresandet förväntas öka med i genomsnitt 1,8 procent per år mellan åren 1997 och 2010. Bilen står för både den största absoluta ökningen och den största relativa ökningen (+29 procent) till 2010. Järnvägstrafiken beräknas få en nästan lika kraftig relativ tillväxt som biltrafiken till år 2010 (+26 procent), liksom även flygresandet (+24 procent).

Prognosen för år 2010 markerar knappast något trendbrott i förhållande till den hittillsvarande utvecklingen under efterkrigstiden. Den beräknade tillväxten för biltrafiken är visserligen högre än mellan 1993 och 1997 men samtidigt lägre än under 80-talet.

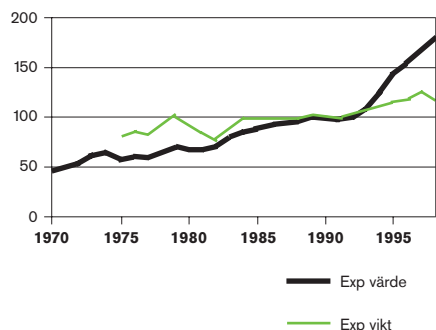


Andel med körkort och tillgång till bil i hushållet uppdelat på kön. Avser personer över 18 år, 1994, 1997 och 2000. Källa: Riks-RVU 1994,1997/RES 2000.

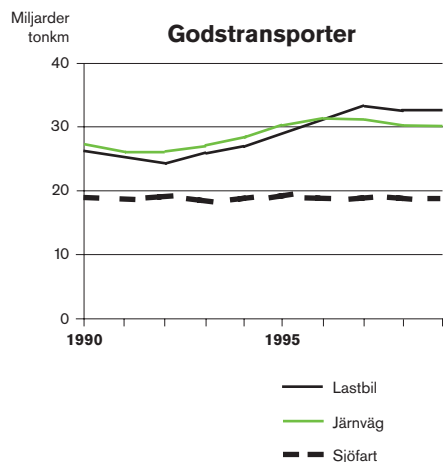


Resor 1990, 1997 och prognos för 2010 (miljarder personkm). Källa: SIKa.

16 Index 1990=100 Export



Utveckling av Sveriges export i värde och i vikt. Index 100 = priser och vikt år 1991. Källa: SIK/SCB, SCB/Nationalräkenskaperna.



Godstransporter 1990–1999 (miljarder tonkm). Källa: SIK/SCB.

GODSTRANSPORTER MED LASTBIL ÖKAR MEST

Varuvärdet ökar på transporterat gods

En tydlig tendens under senare år är att varuvärdena ökar. Främst är det exporten som har förändrats mot mer högvärdiga varor som t.ex. elektroniska produkter och läkemedel. Denna utveckling har särskilt gynnat godstrafik med lastbil och i viss mån även med flyg. Även importen har de senaste åren ökat mer i värde än i vikt, men inte i lika hög grad.

Grannländerna dominerar vårt varuutbyte med omvärlden. Export och import mellan Sverige och de nordiska länderna samt Tyskland står för mer än hälften av utrikesgodset, räknat i miljoner ton (ca 55 procent för både export och import).

De baltiska staterna, Polen och Ryssland står för en liten men växande del av handeln. Tillsammans omfattade exporten dit 5 procent och importen därifrån 26 procent av Sveriges europahandel år 1999.

Lastbilstransporter ökar kraftigt

Sedan början av 90-talet har transportarbetet stadigt ökat med en tillfällig svacka under 1998. För år 2000 finns officiell statistik ännu inte framme. Det tycks dock som ökningen varit stor även under detta år.

Det är främst transportererna med lastbil som visar en långsiktig ökning. Det finns tecken på att utvecklingen av transporter med svenska lastbilar mattats medan transporter med utländska lastbilar i Sverige ökar.

Sjöfarten ökade under början av 1990-talet, men har under senare år legat relativt stilla totalt sett. Den utrikes sjöfarten har ökat något medan den inrikes har minskat. Järnvägstransporterna har under hela 1990-talet varit i stort sett oförändrade men ökade under år 2000.

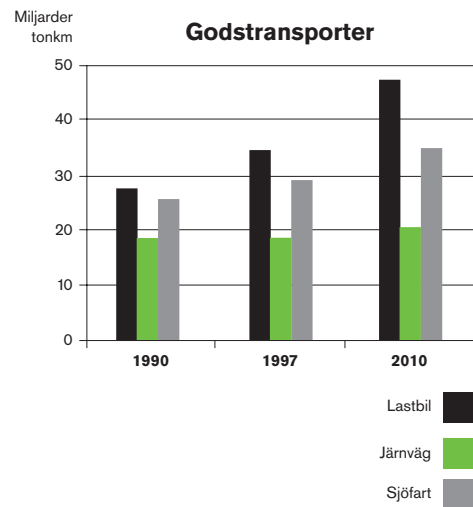
Även transporter med farligt gods ökar

Transporter med farligt gods har uppmärksammats allt mer, inte minst på grund av att några större olyckor inträffat under de senaste åren. Av de totala transporterna på land av farligt gods går ca två tredjedelar med lastbil och en tredjedel med järnväg. Farligt gods utgör 4–5 procent av de transporterade godsmängderna (i ton), både på väg och järnväg. Transporterna ökade under 90-talet, men volymen har i stort sett varit oförändrad mellan 1998 och 1999. Järnvägens andel av farligt gods-transporterna med svenska fordon har dock ökat.

Lastbil väntas öka allra snabbast

Godstransporterna i Sverige väntas öka med totalt 25 procent under perioden 1997–2010. Med lastbil beräknas de öka med 38 procent, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning på ca 2,5 procent. Godstransporter med järnväg beräknas öka med 10 procent och med lastfartyg och färjor (i Sverige) med ca 20 procent. Flygfrakten behandlas inte i prognoserna.

Prognoserna visar alltså en ökning inom alla transportslag. Eftersom ökningen är störst för lastbil sker emellertid en omfördelning från järnväg och sjöfart. Den starka koncentrationen till ett begränsat antal huvudstråk för godstransporter som vi har redan i dag blir ännu mer markerad på 10–15 års sikt.



Godstransporter 1990, 1997 och prognos för 2010 (miljarder tonkm).
Källa: SIKÅ.

VIKTIGA HÄNDELSER UNDER ÅR 2000

Öresundsförbindelsen

I juli 2000 invigdes den fasta kombinerade väg- och järnvägsförbindelsen över Öresund. Under andra halvåret år 2000 passerade 1,5 miljoner personbilar över bron i båda riktningarna. Det motsvarar i genomsnitt drygt 8 000 bilar per dygn. Antalet tunga lastbilar var drygt 60 000 under det halvår förbindelsen trafikerades.

Mer än 2 miljoner personresor skedde med regionaltåg under halvåret. Därtill ska räknas ett mindre antal med Kustpilen från Blekinge och med SJ:s fjärrtåg till Köpenhamn. Resandet med regionaltågstrafiken översteg med 40 procent vad operatörerna hade räknat med inför trafikstarten. Godstrafiken på järnvägen stabiliserades efter inkörningsproblem i starten och var vid årsskiftet 2000/2001 omkring 300 000 ton per månad.

Avslutade stora vägprojekt (större än 500 mkr)

- E 6 Yttre Ringvägen, Malmö (16 km motorväg, anslutning till Öresundsförbindelsen)
- E18/20 Örebro – Arboga (43 km motorväg)
- E 6 Håby – Rabbalshede (20 km fyrfältsväg)
- E 6 Sunningeleden med Uddevallabron (10 km motorväg)
- E 22 Söderåkra – Hossmo i Kalmar län (28 km 13-metersväg)

Avslutade stora spårprojekt

- Ny järnväg mellan Landskrona och Helsingborg
- Anslutning till Öresundsförbindelsen
- Anslutning till Arlandabanan norrifrån (Uppsala)
- Malmbanan på delen Gällivare – Boden (uppgradering till 30 tons axellast)
- Järnvägen mellan Bergslagen och Göteborgs hamn (uppgradering till 25 tons axellast)

Skatteförändringar

Riksdagen beslutade att höja skatten på diesel med 10 öre per liter, som ett steg i skatteväxlingen (motsvarande 11,7 öre per liter med indexuppräknning). Kollektivtrafiken kompenseras för höjningen av dieselskatten med sänkt moms på persontransporter från 12 till 6 procent. Riksdagen beslutade också att höja fordonsskatten på äldre dieslbilar (1993 års modell och äldre) till samma nivå som för nyare dieslbilar.

Höga bensenpriser

Under år 2000 varierade bensenpriset kraftigt. Priset för en liter blyfri bensen 95 oktan var som högst i juni (9,95 kronor per liter enligt SCB), under kortare perioder var priset även över 10 kronor per liter. Som lägst var priset i januari då en liter kostade 8,77 kronor.

Stora regnmängder under sommaren och hösten

De kraftiga och ihållande regnen under sommaren i södra Norrland och under slutet av året i Dalsland och Värmland innebar betydande skador på vägar och järnvägar. Ett hundratal vägavsnitt fick stängas av helt med stora problem för framkomligheten som följd. För järnvägarna drabbades särskilt Mittbanan i södra Norrland.

Exempel på offentliga utredningar av betydelse för transportsektorn

- Klimatkommitténs betänkande *Förslag till svensk klimatstrategi* (SOU 2000:23) med förslag som rör transportsektorns påverkan på miljö och klimat.
- Trafikansvarsutredningens betänkande *Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten* (SOU 2000:43) med förslag om en fristående vägtrafikinspektion m.m.
- Miljömålskommitténs betänkanden *Framtidens miljö – Allas vårt ansvar* (SOU 2000:52) med förslag som rör transportsektorns påverkan på miljö och klimat.
- Regionalpolitiska kommitténs slutbetänkande (SOU 2000:87) med förslag om åtgärder i transportsystemet för att främja regionförstoring.

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 2001 (SIKA Rapport 2001:4).

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

ISBN 91-89586-05-0