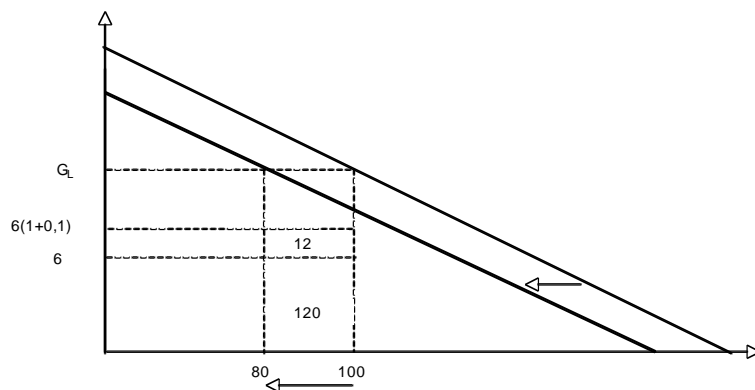


Version 2023-02-01

Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.1

Förord och Innehåll

1 Inledning



Förord

Denna rapport ”Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn”, informellt kallad ”ASEK-rapporten”, ingår i en serie styrande dokument som beskriver vilka förutsättningar och modellverktyg som tills vidare gäller i analyser av och åt Trafikverket. Senaste och nu gällande version finns alltid publicerad på Trafikverkets hemsida. Där finns även andra dokument som är relevanta för samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser, t.ex. redogörelser för indata, omvärldsförutsättningar och effektsamband.

ASEK-rekommendationerna tas fram i samråd med ett vetenskapligt råd och en myndighetsgemensam grupp. I den sistnämnda samrådsgruppen ingår, förutom representanter från Trafikverket, ledamöter från Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Boverket, Stockholms läns Landsting (Stockholms Lokaltrafik) och Trafikanalys (adjungerad).

ASEK-rekommendationerna ska utgå från allmänt etablerad kunskap, baserad på vetenskap, beprövad erfarenhet och praxis, inom området samhällsekonomisk analys. Till ASEK-arbetet är därför knutet ett vetenskapligt råd bestående av sex seniora forskare inom relevanta områden.

ASEK ska även aktivt förhålla sig till EU-kommissionens rekommenderade principer för analyser inom transportsektorn och andra internationella ”Guidelines”.

ASEK-rapportens rekommendationer beslutas av Trafikverket, som även fattar beslut om att tillämpa dessa i de analyser, som genomförs av eller åt Trafikverket. Trafikverket ansvarar fullt ut för innehållet i rapporten.

Thomas Broberg, ordförande
ASEKs arbetsgrupp
Trafikverket

Hélène Bratt Wettergren, enhetschef
Enheten f Samhällsekonomi
Trafikverket

Innehåll

1.	Inledning
2.	Samhällsekonomisk teori och metod.....
3.	Grundläggande kalkylteknik.....
4.	Kalkylmodeller för samhällsekonomisk analys (CBA) – struktur och innehåll
5.	Kalkylprinciper och generella kalkylvärden
6.	Investeringskostnad samt drift- och underhållskostnader
7.	Värdering av kortare restid och transporttid
8.	Kostnad för trängsel och förseningar.....
9.	Trafiksäkerhet och olyckskostnader (Reviderat 20-12-01)
10.	Kostnad för buller.....
11.	Kostnad för luftföroreningar
12.	Kostnad för climateffekter
13.	Operativa trafikeringskostnader för persontrafik.....
14.	Operativa trafikeringskostnader för godstransporter.....
15.	Markanvändning
16.	Indirekta effekter utanför transportsektorn
17.	Övriga effekter och värderingsproblem
18.	CBA i SEB
19.	Analys av omfördelning, regional utveckling och företagsekonomiska konsekvenser.....
20.	English summary of the ASEK Guidelines.....

1. Inledning

En samhällsekonomisk analys är ett viktigt beslutsunderlag vid val av åtgärder inom transportsektorn. Samhällsekonomiska analyser kan göras för såväl policyåtgärder som investeringsprojekt. En förutsättning för att analysresultat från analyser av olika åtgärder för olika trafikslag ska bli jämförbara är att analyserna baseras på samma grundprinciper och kalkylvärden. Syftet med denna rapport (ASEK-rapporten) är att skapa en gemensam plattform för enhetliga och jämförbara samhällsekonomiska analyser av olika åtgärder, för olika trafikslag inom olika delar av transportsektorn.

ASEK står för Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn. Det finns idag en grupp tjänstemän på Trafikverket som jobbar med ASEK-relaterade frågor. Huvuduppgift är att utifrån den senaste kunskap och erfarenheter föreslå metoder och kalkylvärden (exempelvis ett monetärt värde av förkortad restid) för samhällsekonomisk utvärdering av infrastrukturåtgärder. ASEK har knutet till sig ett vetenskapligt råd och en samrådsgrupp. Uppgiften för ASEKs samrådsgrupp är att:

- Ge förslag på rekommendationer angående principer som bör följas och kalkylvärden som bör användas i samhällsekonomiska analyser av åtgärder inom transportområdet.
- Rekommendera vilka viktiga indata (kalkylvärden etc.) som ska användas för samhällsekonomiska analyser och framtagning av trafikprognoser.
- Verka för initiering och samordning av forsknings- och utvecklingsinsatser för frågor relaterade till principer för och kalkylvärden i transportsektorns samhällsekonomiska analyser.

Det vetenskapliga rådet lämnar synpunkter så att ASEKs rekommendationer är så kunskapsbaserade som möjligt. I ASEK-rapporten presenteras såväl kalkylvärden som metodinriktad information om hur man använder de samhällsekonomiska principerna och kalkylvärdena.

En större översyn av ASEK-rapporten görs vart fjärde år och mindre korrigeringar görs vartannat år. Ny version publiceras den 1 april det aktuella året. För kvaliteten på det samhällsekonomiska analysarbetet är det viktigt med ett pågående utvecklingsarbete, för att förbättra och anpassa de rekommenderade kalkylvärdena efter de förändringar av ekonomiska värderingar och ekonomiska förhållanden i övrigt som sker över tiden. För det praktiska analysarbetets och jämförbarhetens skull kan man emellertid inte ändra kalkylvärden alltför ofta. Det skulle bland annat försvåra en jämförelse av kalkyler som gjorts olika år. Därför kommer revideringar som innebär större förändringar (t.ex. nytt basår för priser) att ske mera sällan, med 4 års mellanrum. Under mellanliggande år kommer ASEKs rekommendationer att genomgå endast kompletterande justeringar av innehållet. Trots detta är det viktigt att alltid ha senaste och nu gällande version av ASEK-rapporten när man gör samhällsekonomiska analyser av åtgärder inom transportsektorn.

Kalkylvärdena i ASEK 7.1 är i stort sett de samma som i ASEK 7.0. De förändringarna som gjorts i denna uppdatering (ASEK 7.1), i förhållande till föregående version (ASEK 7.0), är följande:

- **Upprättade operativa kostnader för persontåg (kap. 13)**

I ASEK 7.0 användes felaktigt elpriset i basåret även för prognosåret. Detta har nu justerats. Det innebär att distansberoende grundkostnad samt distansberoende marginalkostnad blir något högre jämfört med tidigare.

- **Nya trafikeringskostnader för flygtrafik (kap. 13)**

Trafikeringskostnaderna för flyg kan härledas tillbaka till början av 2000-talet. En viss uppdatering av dem gjordes 2008. Samma metod som användes 2008 har nu tillämpats på nya data från APEX (The airline passenger experience association) för att uppskatta nya trafikeringskostnader.

- **Ny kostnad per kWh el för godståg (kap. 14)**

De trafikeringskostnader som går in i Samgods har tidigare antagit att elkostnaden per kWh för bantrafik är den samma som för personbilar. Den ändring som gjorts nu är att bantrafiken antas ha samma elkostnad per kWh som lastbilar. Det innebär en lägre elkostnad per kWh för bantrafiken jämfört med tidigare.