

Näringsdepartementet
14 april 2015



TRAFIKVERKET



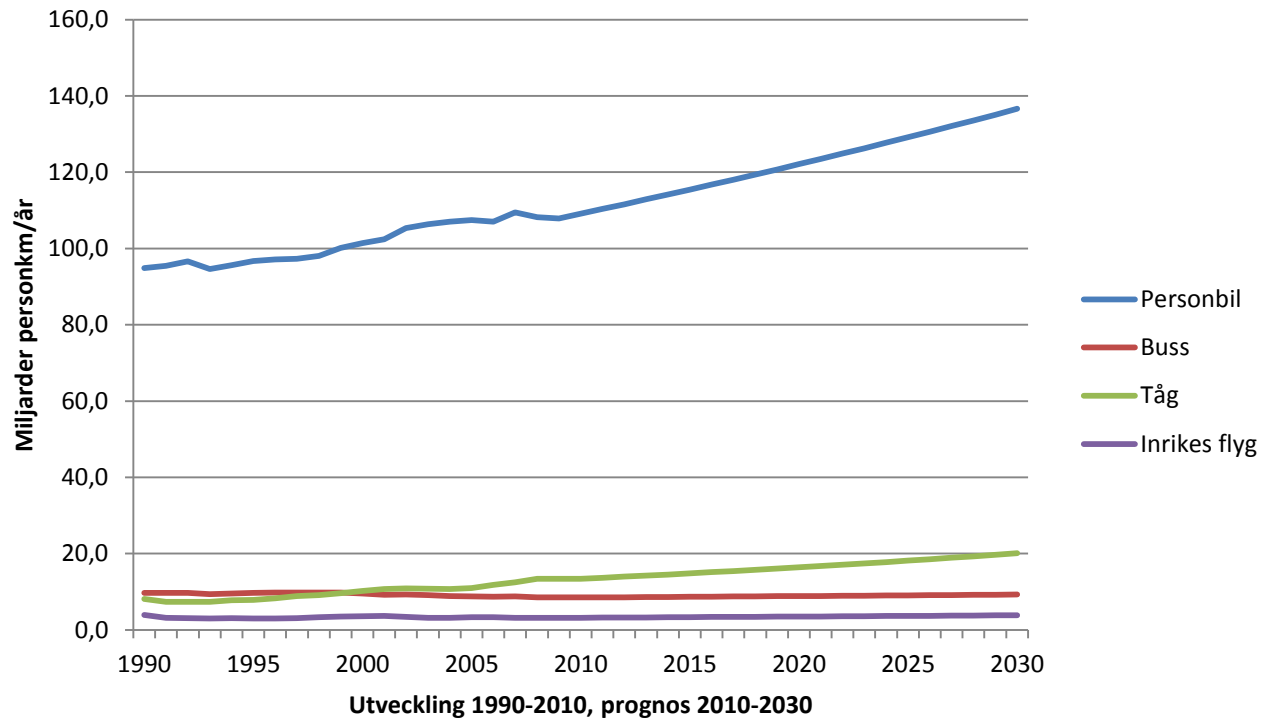
Dagordning

Vad	Vem	Tid
Inledning	Susanne Nielsen Skovgaard	5 minuter
Trafikprognoser – information om de nya trafikprognoserna som presenterades den 1 april	Susanne Nielsen Skovgaard	10 minuter
Samlad effektbeskrivning och samhällsekonomi Västlänken samt om önskas och om tid medges även kort om Förbifart Stockholm	Gunnel Bångman	15 minuter
Samhällsekonomi drift och underhåll	Lennart Kalander och Susanne Nielsen Skovgaard	10 minuter

Trafikprognoser

1. Viktig utgångspunkt planering och prioritering.
2. Utgå från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen
3. Effekterna av alternativa antaganden studeras genom känslighetsanalyser.
4. Alternativa tillämpningar/prognoser ska kunna relateras till de framtagna nationella prognoserna.
5. Nytt planeringssystem: Årliga uppdateringar o samma prognoser i ekonomisk och fysisk planering.
6. Indata/antaganden dokumenteras, motiveras och hålls tillgängliga för granskning/kvalitetssäkring. Indata från tex Långtidsutredningen, SCB och Konjunkturinstitutet.
7. Prognoserna tas fram kostnadseffektivt, alla trafik- o transportslag, hög kvalitet. Internationellt arbete ska beaktas.
8. Persontrafikprognoser görs med Sampers och godstrafikprognoser med Samgods
9. Ständiga förbättringar – denna gång tex nytt aktuellare vägnät, nya så kallade VD-funktioner, aktuellare regional busstrafikering , mer korrekt järnvägsnätet, uppdatering av trängselavgifter i Stockholm och Göteborg

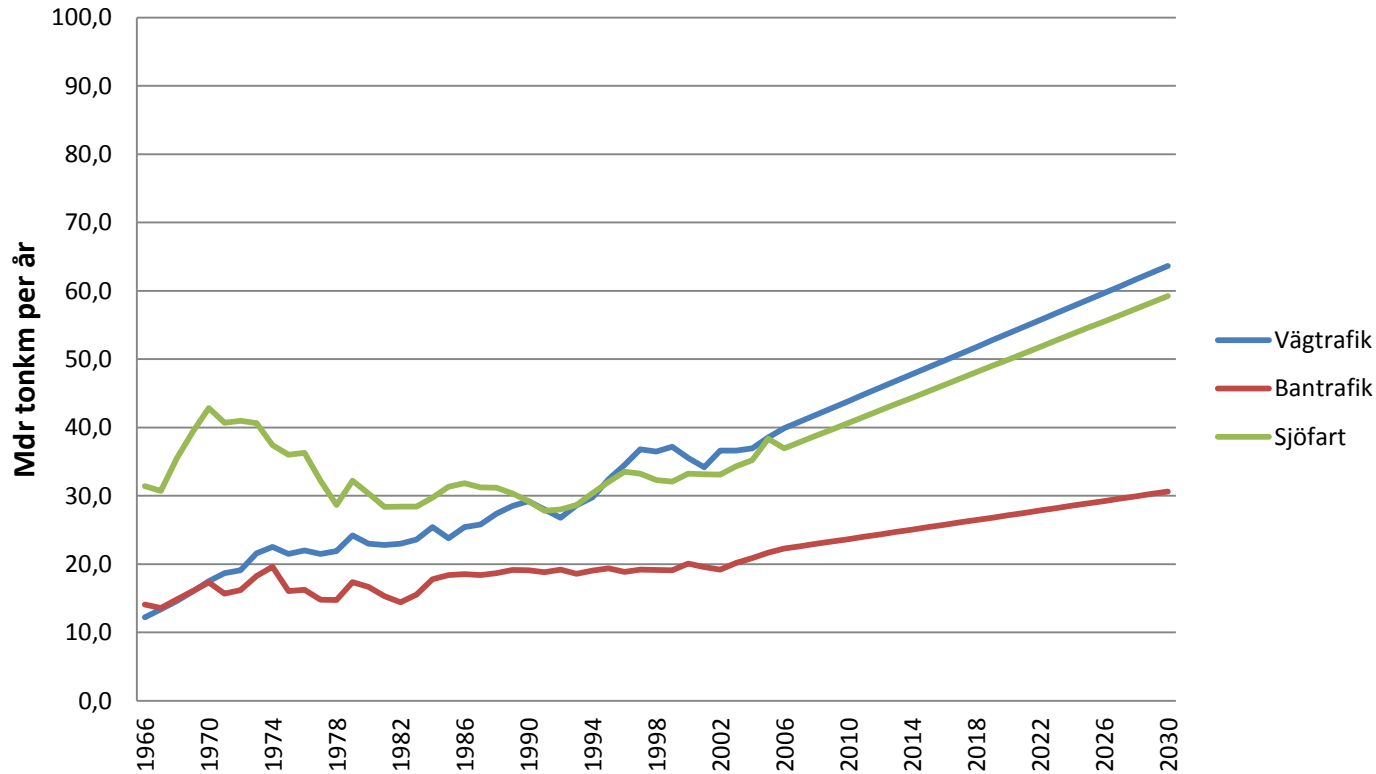
Nya Trafikprognoser 1 april – resultat persontrafik



1,1% årlig tillväxt bil (1,2%)
2% årlig tillväxt tåg (2%)
0,4% årlig tillväxt buss (0,5%)

Prognoser görs för persontransporter till år 2030 och 2050 och de gäller för analyser från 1 april 2015 till 31 mars 2016.

Nya Trafikprognoser 1 april – resultat godstrafik



1.33 % årlig tillväxt
godstrafik järnväg (1.56%)
1.96 % årlig tillväxt
godstrafik sjöfart (1.66%)
1,99 % årlig tillväxt
godstrafik väg (1.92%)

Prognoser görs för
godstransporter till år 2030
och 2050 och de gäller för
analyser från 1 april 2015
till 31 mars 2016.

Den relativt kraftiga
ökningen totalt sett fram till
2030 beror på Långtids-
utredningens prognos för
Sveriges ekonomi i
kombination med
skattningar av varuvärdets
förändring.

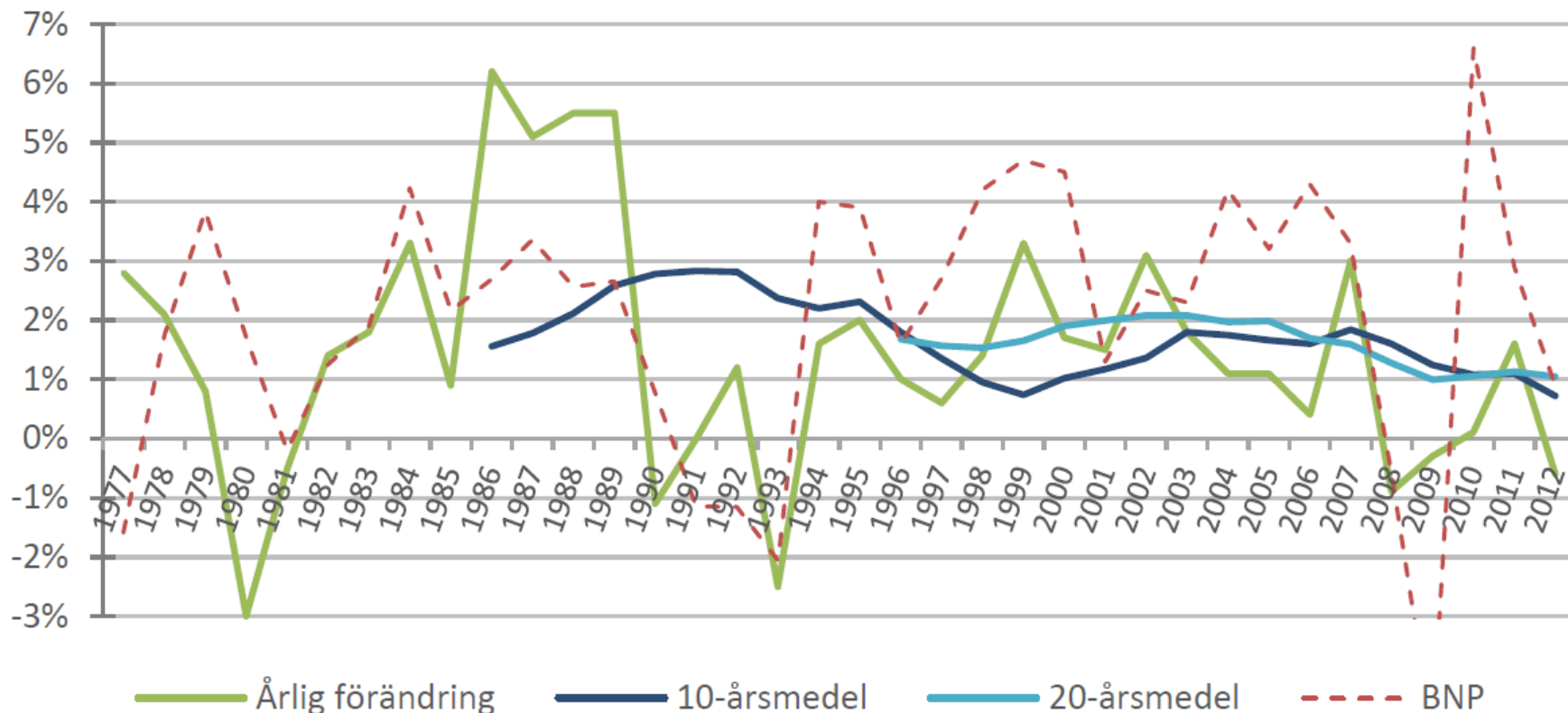
Nya Trafikprognoser persontrafik 1 april – en jämförelse med tidigare och faktiskt utfall

Tabell 6: Tidigare prognoser av vägtrafikens tillväxt jämfört med utfall.

Scenario	Tillväxt i prognos		Faktisk	
	Årlig	Total	årlig tillväxt	
NPVS 2003	1,5 %	19 %	2004–2012	0,6 %
Basprognos 2008, referens	1,5 %	25 %	2006–2012	0,5 %
Basprognos 2008, EET	0,8 %	13 %	2006–2012	0,5 %
Kapacitetsuppdraget 2012	1,5 %	34 %	2010–2012	0,4 %
Basprognos 2013	1,3 %	29 %		
Basprognos 2014	1,2 %	27 %		

Den utveckling på 1,14% per år (25% totalt) som detta års uppdatering av basprognoserna ger är relativt låg jämfört med de tidigare prognoser som har gjorts enligt samma principer, men något hög jämfört med de senaste årens verkliga utveckling

Årlig förändring av trafikarbetet på väg 1977-2012, inkl glidande 10- och 20 års förändring samt förändring av BNP



Figur 10: Årlig förändring av trafikarbetet på väg (axelpar, statligt vägnät), 1977-2012, inklusive glidande 10- och 20-årsmedel, samt förändring av BNP.

Urval frågor och svar om trafikprognoser

Varför ökar sjöfart mer i nuvarande godsprognos jämfört med den prognos som TRV publicerade förra året?

Huvudorsaken till det är att effekten av införandet av Svaveldirektivet baseras på en ny utredning där det antas att sjöfarten övergår till lågsvavligt bränsle, istället för att man inför ny, relativt dyr reningsteknik på fartygen. Körkostnadsökningen för sjöfart ligger som en följd av detta på en lägre nivå än tidigare, vilket i sin tur leder till en större ökning av transportarbetet.

Varför är prognoserna lägre denna gång jämfört med de prognoser som TRV publicerade förra året? Vad är de huvudsakliga orsakerna?

En ny bättre vägnätsmodell är det som påverkat resultaten mest, i form av annat färdmedelsval. Betydligt fler tätorter har mer detaljerat vägnät med i prognosen nu, vilket gör att de kortare bilresorna får längre resväg och därmed minskar i antal. De nya hastighetsbegränsningarna, som innebär mer sänkta hastigheter än höjda, finns också med nu, vilket inte var fallet förra året. Längre bilresvägar och längre bilrestider alltså.

Innehåller trafikprognoserna antaganden om framtida politiska beslut?

Trafikprognoserna utgår från av regeringen beslutad eller aviserad politik. Prognoserna som gäller från 1 april 2015 utgår därför från ett scenario som bygger på att dagens beslutade åtgärder och styrmedel inom Sverige och EU genomförs. I scenariot ingår att bränsle-kostnaderna stiger men också att en energieffektivisering sker och att andelen förnybar energi ökar enligt de mål och överenskommelser som gäller inom EU. Banavgifterna för järnvägen förväntas öka enligt plan, svaveldirektivet genomförs för sjöfarten och trängselskatter både i Stockholm och Göteborg finns införda. Koldioxidskatten förväntas öka i samma takt som bruttonationalprodukten per capita. Däremot innehåller prognoserna i övrigt *inte* antaganden om styrmedel, när dessa inte är politiskt förankrade i regeringens eller EUs politik. Exempelvis innehåller trafikprognoserna inte vägsplitageavgifter och inte heller höjt bränsle-skatt (men analyser av detta kommer sannolikt att göras i kommande inriktningsplanering).

Mer om vanliga frågor och svar om trafikprognoser

På Trafikverkets hemsida har vi sammanställt svar på de vanligaste frågorna vi får om trafikprognoser

http://www.trafikverket.se/contentassets/77046559261b4b1d8a020b827b220254/fragor_faq_trafikprognoser_och_samhallsekonomiska_analyser_fran_1_april_2015.pdf

Västlänken sammanvägd bedömning: ”Samhällsekonomiskt motiverad”

Samhällsekonomi

- Den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten är osäker. NNK ligger runt nollstrecket (-0,1)
- TRV bedömer den som samhällsekonomiskt motiverad med avseende på icke prissatta effekter (effektivare flöden av tåg, restidsosäkerheten blir bättre, arbetsmarknadseffekter) och den systemutbyggnad som Västlänken medför
- Den samhällsekonomiska kalkylen beräknar nettoresultatet för nationen som helhet utan hänsyn till vilka regioner som vinner och vilka regioner som förlorar på åtgärden. De regionalekonomiska analyserna tittar på om sysselsättning och inkomster förändras i den aktuella regionen men tar då inte hänsyn till vilka effekter det medför för andra regioner.

Samhällsekonomisk kalkyl 2013

NNK: -0,1

Känslighetsanalyser

30 procent högre

investeringskostnad: NNK -0,3

Noll trafik tillväxt: NNK -0,3

Hög trafik tillväxt: NNK 0,0

Hög CO₂ värdering: NNK -0,1

Klimatscenario med 20 procent

mindre biltrafik jämfört med år

2010: NNK +0,3

Västlänken utan Olskroken: -0,5

SEB Förbifart Stockholm sammanvägd bedömning: ”Lönsam”

Samhällsekonomi

- Den samhällsekonomiska lönsamheten är hög. NNK ligger på 1,43.
- Målkonflikt mellan miljö och tillgänglighet. Utbyggnaden av Förbifart Stockholm beräknas ge positiva effekter på tillgängligheten och samhällsekonomin. Samtidigt bedöms den ge ett negativt bidrag till den långsiktiga ekologiska hållbarheten då den innebär intrång i natur- och kulturmiljöer och bidrar till ökad biltrafik, ökad energiförbrukning och ökade utsläpp av växthusgaser.

Samhällsekonomisk kalkyl

2012/2013

NNK: 1,43

Känslighetsanalyser:

Ökat drivmedelspris: NNK 0,66

Lågt bilinnehav: NNK 1,14

Effektbedömning drift och underhåll - väg

Belagd väg

- Vägnätet delas in i 5 vägtyper
- Underhållsstandarden (krav på vägnätet) för belagd väg används som referens för vilken standard vägnätet ska ha på lång sikt
- Olika strategier för att upprätthålla den definierade underhållsstandarden vägs mot varandra – samhällsekonomisk optimeringsprocess där lämpligaste strategin med avseende på NK och andra restriktioner övervägs.
- I optimeringsprocessen vägs skillnaderna i de nyttor de olika strategierna genererar mot skillnaderna i underhållskostnader över livscykeln.
- De samhällsekonomiska nyttorna baseras främst på effektsamband för restidsförluster, fordonskostnader och bränsleförbrukning som uppstår då vägen är i dåligt skick (ojämn).
- Underhållsbehovet beräknas ur ett LCC perspektiv per homogen sträcka och aggregeras därefter till ett behov per vägtyp. Åtgärdsbehoven baseras på prognosmodeller för vägens nedbrytning (framtida tillståndsutveckling) och de effekter olika typer av åtgärder ger direkt och i framtiden.

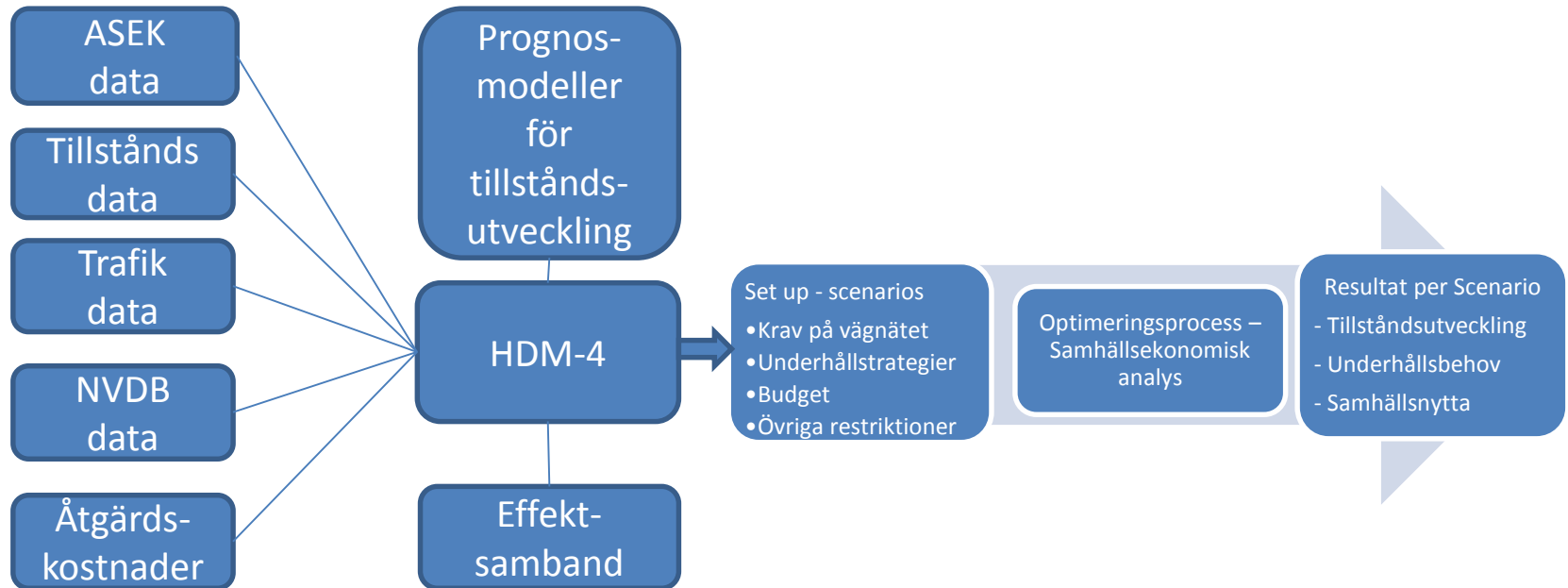
Vinterväghållning

- Ny utvecklad modell som kommer att kunna användas för att beräkna en samhällsekonomiskt motiverad standard på vinterväghållningen.

Underhåll motorvägar

- Ny utvecklad modell som kommer att kunna användas för att optimera kapaciteten vid underhållsarbeten på motorvägar

Effektbedömning drift och underhåll – belagd väg

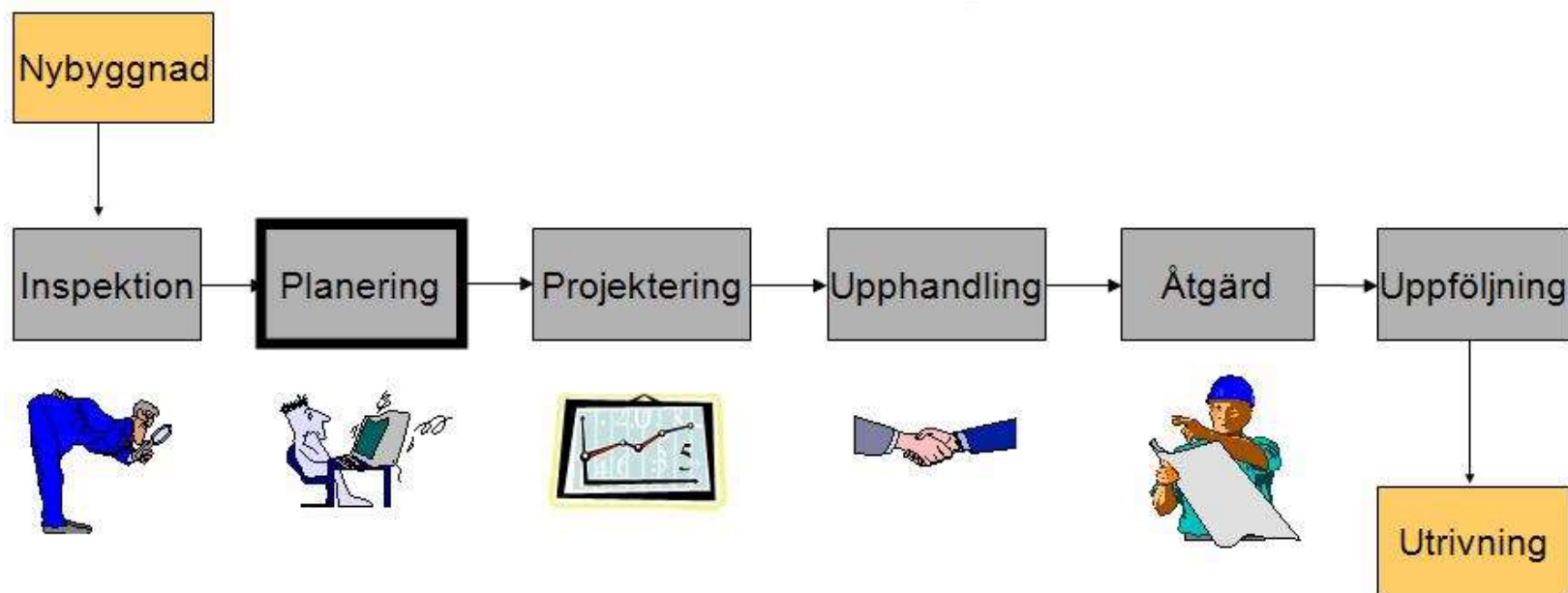


- HDM-4 är det analysverktyg som används för att bedöma underhållsbehovet för belagd väg.
- Effektsamband och prognosmodeller för tillståndsutvecklingen kalibreras för HDM-4 enligt; "PM-Kalibrering av HDM-4"
- Analysen kräver set up för olika scenarios som därefter genererar nyttor och kostnader som vägs mot varandra.

På Trafikverkets hemsida finns beskrivet effektsamband för belagda vägar

http://www.trafikverket.se/contentassets/bcc1b97a1d39496eb7bf1465ce818f38/kapitel_3_drift_o_underhall_av_belagda_vagar.pdf

Effektbedömning drift och underhåll – bro och tunnel



Inom området bro och tunnel finns ett fullständigt managementsystem, BaTMan, som beskriver samtliga aktiviteter i processen operativ förvaltning av enskilda byggnadsverk/konstruktioner och optimering av åtgärder. Handboken beskriver verksamheten som ska genomföras och vad som ska dokumenteras, inkl optimeringsprocess.

<https://batmanhandbok.vv.se/Wiki-sidor/Startsida.aspx>

Effektbedömning drift och underhåll - järnväg

- Tillståndsmätningar genomförs med fastställda tröskelvärden för när åtgärder ska vidtas, detta är dock inte tillräckligt som effektsamband (ger oacceptabelt många trafikstörande fel).
- Järnvägen delas in i fem olika bantyper
- Reinvesteringsbehovet per bantyp har beräknats
- Kostnaden för olika strategier (hur mkt av reinvesteringsbehovet som ska åtgärdas) att åtgärda reinvesteringsbehovet ställs emot värdet av den högre punktligheten som respektive strategi medför
- Samhällsekonomiska beräkningarna baseras på värdet av förändrad punktlighet

Återställande av anläggning så att den blir robust skulle innebära en förseningsreduktion på ca 35%

Utveckling

- Det pågår ytterligare utveckling av ännu bättre effektsamband för järnvägsunderhåll (tex spårbyte (rälens ålder)/urspårningar) – erfarenhetsbaserade nyckeltal finns
- Utveckling pågår av koncept för att på stråknivå riskbedöma måluppfyllelse och prioritera de mest kostnadseffektiva underhållsåtgärderna för att minimera riskerna.

På Trafikverkets hemsida finns beskrivet effektsamband för bedömning av reinvesteringar och förseningar i järnvägstrafiken vid banarbete (kap 2.12 och 2.13)
http://www.trafikverket.se/contentassets/8c12d06208fe4a0680a8ac619f26915c/enkla_effektsamband_for_transportpolitisk_maluppfyllelseanalys.pdf

På Trafikverkets hemsida finns beskrivning av indata, förutsättningar och metod i "PM – Effektbeskrivningar av planförslaget för Drift och Underhåll 2013-05-30"
http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Regionoverskridande/4_Drift_och_underhall/Effektbeskrivning_DoU/effektbeskrivning_dou.pdf

Tack för idag!

Susanne Nielsen Skovgaard
Chef Expertcenter
Susanne.skovgaard@trafikverket.se

Lennart Kalandar
Chef Nationell Planering
Lennart.kalandar@trafikverket.se

Alexander Hellervik
Planerare/Trafikanalytiker Västlänken
Alexander.hellervik@trafikverket.se

Gunnel Bångman
Expert Samhällsekonomi
Gunnel.bangman@trafikverket.se