



TRAFIKVERKET

Trafikverkets modellverktyg

- Sampers/Samkalk – analys av infrastrukturinvesteringars effekter för persontrafiken, totalt och fördelat på trafikslag, och en samhällsekonomisk kalkyl över åtgärdens nationella nyttoeffekter och kostnader.
- Samgods – analys av en infrastrukturinvesteringars effekter för godstransporternas fördelning på olika trafikslag
- Järnvägs-BUSE – analys av effekter på buller, och dess samhällsekonomiska kostnad, på grund av en åtgärd. (Effekter på buller ingår inte i Sampers/Samkalk och Samgods) – under utveckling.

Övriga verktyg (ej förvaltade av Trafikverket)

- Samlok – modell för beräkning av potential för regionala arbetsmarknadseffekter på grund av infrastrukturinvesteringar och ökad tillgänglighet. Skattning av potential för produktivitetssökningar, där produktivitet antas speglas av inkomstförändringar. (Äldre modell från SIKÄ)
- Dynlok – modell för beräkning av potential för regionala arbetsmarknadseffekter på grund av infrastrukturinvesteringar. Skattning av omlokalisering av arbetskraft och arbetstillfällen. (Jönköpings handelshögskola)

Trafikverkets analyser av nya stambanor

- Trafikprognos – Sampers
- Samhällsekonomisk analys – Sampers/Samkalk
- Regional fördelning av samhällsnyttor – Sampers/Samkalk
- Analys av regional sysselsättning – Dynlok (WSP/Jönk)
- Analys av regional sysselsättning – Samlok (WSP/Jönk)
- Granskning av SEB (och alla resultat) - klart senast:

US2a via Hässleholm 6 mars; US1 via Helsingborg 27 mars

US5 via Växjö 3 april; US2B 10 april; US2C med vändspår 17 april

Mölndal 15 maj

- Godsnyttor – återanvändning av resultat från HH-utredningen

Nyttoberäkningar efterfrågade av Sverige förhandlingen

- Bostadsnyttor – Redovisning av tillkommande bostäder och beräkning av nettovärde av dessa bostäder.
- Restidsvinster – Restidsvinster och andra resenärsnyttor på regional nivå, från TRVs modeller.
- Arbetsmarknadsnyttor – Effekter av omlokalisering av befolkning och sysselsättning. Tillväxt och geografisk fördelning av arbetskraft och arbetstillfällen.
- Miljönyttor – Förändring av utsläpp av koldioxid.
- Näringslivsnyttor – Bedömning av effekter på näringslivets förutsättningar i ett givet läge. Kan gälla handel eller andra branscher, enskilda företag eller kluster. Exploateringseffekter för affärslokaler.
- Sociala nyttor - Effekter på det sociala kapitalet, minskat utanförskap. Sociala konsekvensbeskrivningar.

Samma effekter men olika namn

Sverigeförhandlingen

Trafikverkets modeller

Arbetsmarknadsnyttor

Resenärsnyttor

Näringslivsnyttor

Miljönyttor

Bostadsnyttor

Sociala nyttor

Bostadsnyttor

Markvärde

Konsumentöverskott varav:

Restidsvinster

Ändrade trafikeringkostnader

Producentöverskott varav:

Ändrade kostnader och intäkter för trafikoperatörer

Externa effekter varav:

Trafiksäkerhet

Luftföroreningar

Klimat effekter

Budgeteffekter

Investeringskostnad och ändrad D&U,
Inbesparad investeringskostnad i JA

Bostadsnyttor – Vad kan TRVs modeller göra?

- Känslighetsanalyser är möjligt att göra med det samhällsekonomiska modellsystemet Sampers/Samkalk med andra data för befolkning och lokalisering av bostäder än i Trafikverkets prognos och huvudanalysen.

Restidsvinster – skattade med TRVs modeller

- Restidseffekter från Trafikverkets samhällsekonomiska modell fördelas på:
- Restidsvinster för tjänsteresor – Lägre kostnader för företag = Näringslivsnyttor
- Restidsvinster för privata resor vid arbetspendling – Betalningsvilja för kortare restid motsvarar värdet av fritid och/eller värdet av större arbetsmarknad (chans till nytt jobb, högre lön) = arbetsmarknadsnytta
- Restidsvinster för övriga privata resor = värdet av ökad fritid och/eller tillgänglighet till shopping, fritid och underhållning = en form av social nytta ?

Arbetsmarknadsnyttor – från olika modeller

- Sampers/Samkalk - Regional fördelning av restidsnyttor för arbetspendlare.
- Samlok – beräknar potential för ändrad befolkning, arbetstillfällen och ökade regionala inkomster i framtiden, på grund av ökad tillgänglighet. Mäter potential för effekter – inte en prognos. Räknar bara positiva effekter. Skattning av regionala inkomster – restidsnyttor för arbetspendlare ingår – Dubbelräkning om man summerar Samlok-resultat och regionala Sampers/Samkalk-resultat.
- Dynlok – Tillgänglighet beräknar för pendlingsresor mellan centrumkommuner, övriga kommuner i större regioner och övriga kommuner i små regioner. Prognos för förändring av antalet arbetstillfällen - såväl positiva som negativa effekter. Dubbelräkning om man uttrycker det i termer av nyttor.

Miljönyttor – skattade med TRVs modell

- Minskade utsläpp av koldioxid p g a minskad biltrafik
- Även minskade luftföroreningar p g a minskad biltrafik – utsläpp av partiklar, NO_x, SO₂ och VOC – Även detta är intressant.

Näringslivsnyttor – skattade med TRVs modeller

- Restidsvinster för tjänsteresor - Lägre kostnader för tjänsteresor – Bättre lönsamhet för näringslivet
- Omfördelning av transporter mellan olika trafikslag (effekter på transportkostnader värderas schablonmässigt genom återanvändning av gamla resultat)

Sociala nyttor – vad kan TRV bidra med?

- Trafikolyckor - värdet av liv och hälsa för minskade bilolyckor.
- Fördelningseffekter av höghastighetstågen – kan räknas som sociala konsekvenser?

Effektkedjor - Värdering av restid för privata resor

Effekt av infrastrukturinvestering	Effektkedja	Konsekvenser som värderas
Värdet av inbesparad restid, arbetsresor	Större arbetsmarknad - chans till bättre jobb med högre lön - eller mer fritid - betalningsvilja för kortare restid	Bättre matchning på arbetsmarknaden och sociala nyttor genom mer privat tid och fritid
Värdet av inbesparad restid, övriga resor	Mer tid över för annat – nytta av privata sysslor, sociala aktiviteter och fritid – betalningsvilja för kortare restid	Sociala nyttor genom mer privat tid och fritid
Värdet av minskad förseningstid, bytestid etc, arbetsresor	Samma som ovan + betalningsvilja för minskad stress, irritation och besvär med byten av fordon	Som ovan + ytterligare sociala nyttor och hälsoeffekter
Värdet av minskad förseningstid, bytestid etc, övriga resor	Samma som ovan + betalningsvilja för minskad stress, irritation, och besvär med byten av fordon	Som ovan + ytterligare sociala nyttor och hälsoeffekter

Effektkedjor – Övrig tidsvärdering

Effekt av infrastrukturinvestering	Effektkedja	Konsekvenser som värderas
Värdet av inbesparad restid, tjänsteresor	Kortare restider för tjänsteresor – högre produktivitet för företaget – ökad lönsamhet – större producentöverskott	Näringslivsnyttor, bättre lönsamhet för företag
Värdet av inbesparad transporttid, gods	Snabbare gods-transporter – lägre produktionskostnader – större producentöverskott	Näringslivsnyttor, bättre lönsamhet för företag
Värdet av minskat osäkerhet i transporttid	Pålitligare transporter – mindre störningar i produktion – större producentöverskott	Näringslivsnyttor, bättre lönsamhet för företag
Lägre tidsberoende trafikerings- och transportkostnader	Lägre transportkostnader – ger lägre total produktionskostnad – större producentöverskott	Näringslivsnyttor, bättre lönsamhet för företag

Två sätt att beräkna ekonomiskt värde av aktivitet

- *Balansräknings-metoden*
- Ekonomiskt värde = förändring av total förmögenhet (värdet av alla resurser) p g a aktiviteten = total förmögenhet efter aktivitetens slut – total förmögenhet före aktivitetens början
- Jämför med Balansräkning i f.ek. redovisning: $IB + Resultat = UB$
- *Resultaträknings-metoden*
- Ekonomiskt värde av aktiviteten = förändring av värde av olika effekter p g a aktiviteten = summa intäkter/nytta p g a aktiviteten – summa kostnader p g a aktiviteten
- Jämför med Resultaträkning i f.ek. redovisning:
Intäkter = Kostnader + Resultat (detta resultat förs över till balansräkningen vid dubbel bokföring)

Värdet av ökad tillgänglighet och höjda fastighetspriser

- Värdering enligt ”**balansräkningsmetoden**” = värdering av **kapitalstocken** före och efter åtgärden
- = summan av fastighetsvärden efter åtgärden (allt annat givet, och inom givet geografiskt område) – summan av fastighetsvärden före åtgärden (inom det givna geografiska området)
- Värdering med ”**resultaträkningsmetoden**” = värdering av **flöden** av ekonomiska aktiviteter
- = summan av förändring av transportkostnad för alla resenärer, transporter och trafikslag p g a den aktuella åtgärden

Värdet av ökad tillgänglighet, markanvändning och fastighetspriser

- Infrastrukturinvesteringar – lägre transportkostnad till efterfrågade destinationer = ökad tillgänglighet.
- Ökad tillgänglighet i en region – mer **attraktiv region** – omlokalisering – stor efterfrågan på boende och lokaler för handel och näringsliv – **Höjda fastighetspriser på grund av större efterfrågan, allt annat givet (och bortsett från externa effekter)**
- **Attraktiv region** och stor efterfrågan på boende och lokaler – ökad kommunal exploatering av mark – **ökat byggande av bostäder och affärslokaler** – **lägre fastighetspriser** på grund av ökat utbud av bostäder och lokaler