

**Gunnel Bångman  
ASEK/Trafikverket**

**Peo Nordlöf  
enhetschef  
Samhällsekonomi  
och  
trafikprognoser**



**TRAFIKVERKET**



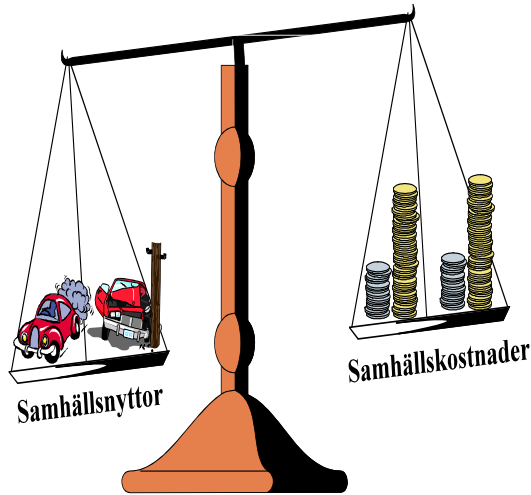
# Ur Regeringens instruktion för Trafikverket

- Trafikverket ska utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
- Trafikverket ska ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,

*förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket*



# Transportpolitikens övergripande mål



Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en **samhällsekonomiskt effektiv**

och **långsiktigt hållbar** transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet !



# De 5 transportpolitiska principerna

Kunderna skall ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport skall utföras.

Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.

Samverkan inom och mellan olika trafikslag skall främjas.

Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas.

Trafikens **samhällsekonomiska kostnader** skall vara en utgångspunkt när **transportpolitiska styrmedel** utformas.



# Hur nå Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn?

Välja rätt Ny eller ombyggd infrastruktur – fånga alla samhällets effekter – analys med CBA:

- ***Genomför lönsamma åtgärder så att nyttorna är större än kostnaderna + att det demokratiska beslutssystemet anser att den nya välfördsfördelningen blir acceptabel***

Effektiv trafikering på befintlig infrastruktur – vid transportbeslutet möta och beakta (internalisera) alla externa kostnader för en marginellt tillkommande transport/resa.

- ***Styrmedel så att de transporter genomförs som täcker alla sina kortsiktiga marginalkostnader***



# TRE beslutsperspektiv i de samlade effektbedömningarna

– **SEB!** Det fjärde kompletterar du själv med inför beslutsfattande!



Prissatt

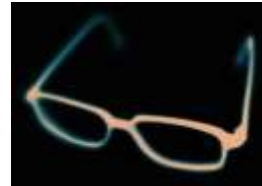
+



**CBA**

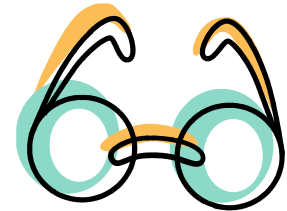
ej prissatt

+



fördelning

+



målanalys

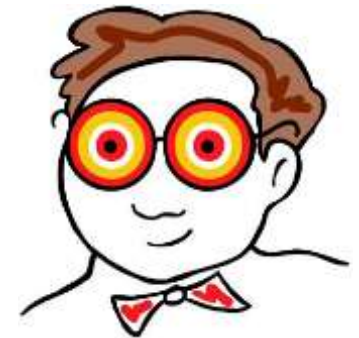


Politik



Diskussion

Demokrati



**- Alla Samhällsekonomiska analyser, Samlade Effektbedömningar inklusive känslighets analyser kvalitetsgranskas, beslutas och finns öppet tillgängliga på Trafikverkets hemsida!!!**

# Ingår hållbarhet i den samhällsekonomiska analysen?

- Ja – CBA omfattar både prissatta och icke-prissatta resurser, t.ex. klimateffekter och andra miljöeffekter, trafiksäkerhet etc
- Nej – traditionell CBA tar ej hänsyn till omfördelningseffekter – varken fördelning mellan olika grupper i dagens samhälle eller fördelning mellan olika generationer
- Viktad CBA - teknik där fördelningseffekter vägs in – används inte i praktiken
- Traditionell CBA – rekommenderas i internationella Guidelines (HEATCO; Brittiska webTag etc)



# Hållbarhet och samhällsekonomisk analys i planeringsprocessen

- Välja ut och rangordna de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten **bland de alternativ som vi har analyserat.**
- Problem – Vi analyserar inte alla tänkbara handlingsalternativ – **vi analyserar ett urval av alternativ. Hur urvalet görs är viktigt!**
- Ekonomiska lönsamhetskalkyler – metod för att rensa bort dåliga alternativ – inte ett kreativt verktyg för att skapa nya och bättre lösningar
- Ekonomiska lönsamhetskalkyler (för samhället, regionen eller privat) är **nödvändiga men inte tillräckliga.**





# Samhällsekonomisk analys och andra metoder i planeringsprocessen

## Process

Visioner för framtiden – politiska mål och kriterier

Alternativgenerering – Ta fram förslag på åtgärder

Rangordning av alternativ - beslut om åtgärder i planen

## Analysmetoder

Behov- och Bristanalyser – kvalitativa och kvantitativa

Åtgärdsvalsstudier – Analys av Måluppfyllnad, Livscykelanalyser, Samhälls- och regionalekonomiska bedömningar

Samhällsekonomiska analyser av det urval av åtgärder som gjorts



Destination	Time	Status
Rome FCO	12:20 12:40	Closed
4924 Dortmund	13:00 04-05	Check-in
160 Barcelona	13:10 11	Check-in
555 Oslo	13:15 13:45 08-09	Check-in
277 Stockholm	13:40 13-14	Check-in
5444 London LGW	14:30	
606 Amsterdam	17:00	
	17:45	



# Gång- och cykeltrafik - Värdering av fysisk aktivitet och hälsoeffekter

- Ökat intresse för åtgärder för cykel- och gångtrafik – ett femte trafikslag.
- GC-kalk – verktyg för analys av åtgärder för gång- och cykeltrafik – kalkyler f o m ASEK 4 år 2008
- Tids- och fordonskostnad för gång- och cykeltrafik, Effekter på trafiksäkerhet (1 milj kr per skadad cyklist, 40% färre olyckor på cykelbanor)  
Hälsoeffekter av fysisk aktivitet (28% lägre dödlighet, 15% lägre sjukfrånvaro),  
Inbesparade kostnader för externa effekter från biltrafik (miljöeffekter, trafikolyckor etc)



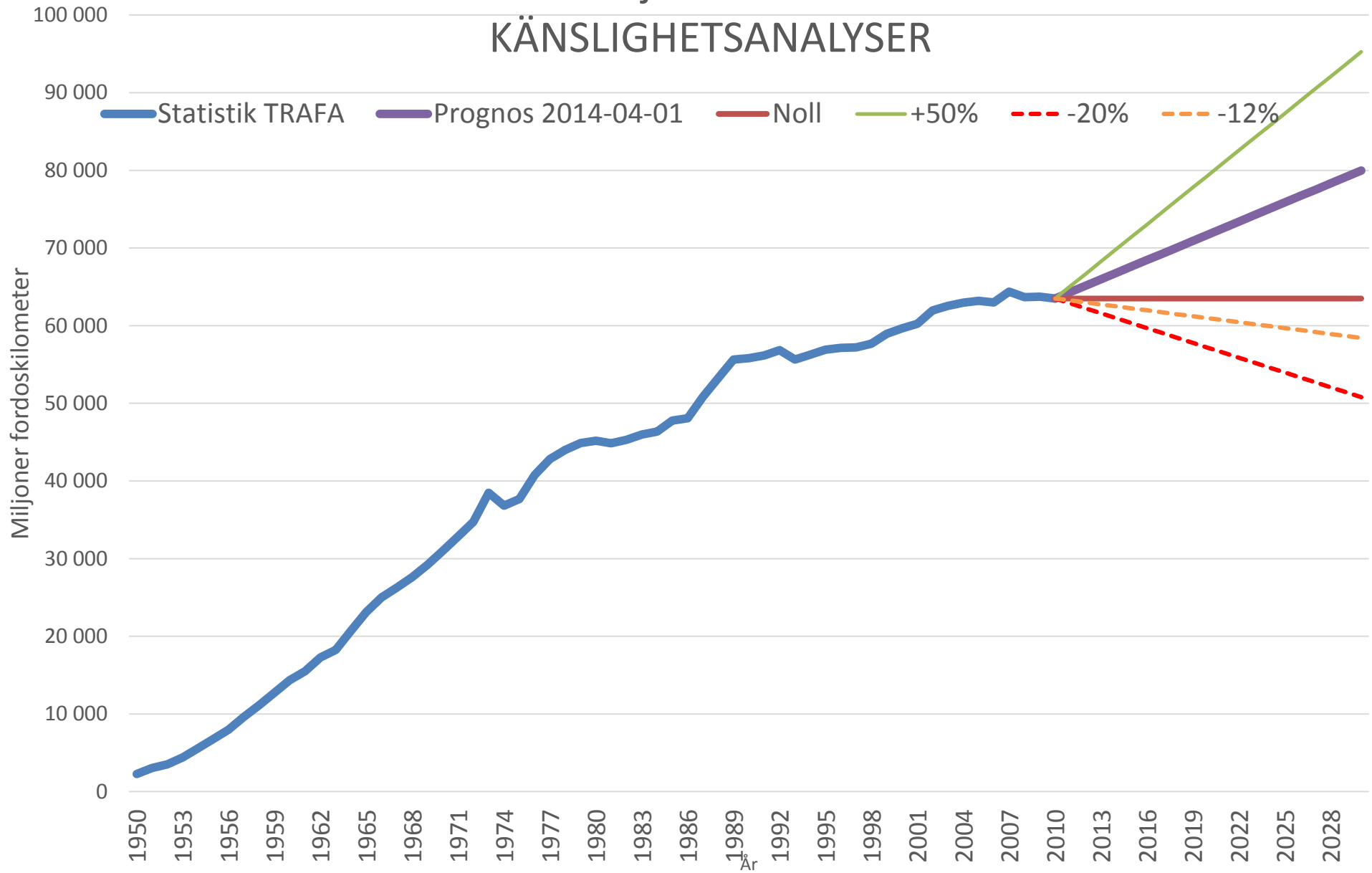
# Känslighetsanalyser – test av kalkylresultatets robusthet

- CO<sub>2</sub>-värdering på 3,50 kr/kg (grundvärde = dagens CO<sub>2</sub> skatt på bränsle på 1,08, med tillväxt över tiden till 1,45 kr/kg efter 40 år).
- Högre investeringskostnad än huvudkalkylen
- Noll trafiktillväxt och 50% högre trafiktillväxt – i jämförelse med trafikprognosen.
- Klimatscenario: För vägtrafik minskning av personbilstrafik (-12% till 2030) och oförändrad lastbilstrafik utifrån Trafikverkets klimatscenario.



# Trafikarbete miljoner fordonskilometer

## KÄNSLIGHETSANALYSER



# ”Prognosstyrd” eller ”målstyrd” planering ?

- Trafikprognosernas grundscenario beskriver hur det kan **förväntas bli** utifrån givna förutsättningar som beslutad politik och verifierade samband.
- Detta avvägs mot de mål vi har om **önskad utveckling** (utifrån transportpolitiska och andra samhällsmål).
- Och mot de **känslighetsanalyser** vi gör om hur det kan bli med andra förutsättningar.
- Vid planering och beslutsfattande kombineras beslutsunderlag byggt på deskriptiva effektsamband och prognoser, med normativa planeringsunderlag som utgår från andra styrmedel eller hur tillståndet bör vara eller borde bli.
- ***Skillnaden mellan önskade och förväntade utfall ger intressant information inför politiska val av olika åtgärder och styrmedel.***





Trafikverket startar upp ett arbete med att parallellt med ordinarie Trafikprognosarbete inför 2016 utifrån regeringens riktlinjer om årligt uppdaterade prognoser utifrån givna förutsättningar, även söka ta fram en **”Prognos för marginalkostnadsavgifter 2040/2060”**.

Fiktiv Trafikprognos som är tänkt att kunna användas av oss och andra som underlag för samhällsekonomiska känslighetsanalyser och jämförande analyser.

Utgår från en tänkt framtid 2040 där **allas** marginalkostnader via styrmedel fullt ut internaliserats i beteendena i transportsystemet.

Känslighetsanalys konsistent med svensk transportpolitik!

# Samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser inom transportområdet –

ASEK, Prognoser o riktlinjer: [www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser](http://www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser)

Alla Samhällsekonomiska analyser och Samlade Effekt Bedömningar:  
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>