

**Trafikverkets
Basprognoser
fr o m 1 april 2016**



**Susanne Nielsen-
Skovgaard
Fredric Almkvist
Petter Wikström
Per Eriksson**

Expertcenter

4 april 2016



TRAFIKVERKET



- ✓ Introduktion till trafik- och transportprognoser
- ✓ Trafikverkets uppdrag
- ✓ Nyheter i 2016 års Basprognoser - förutsättningar
- ✓ Personprognoser
- ✓ Godsprognoser

- ✓ Övrigt – Process och utvecklat samarbete

Introduktion till trafik- och transportprognoser

Vad är egentligen en trafikprognos?

Trafik- och transportprognoser ger svar på....

- Hur ofta?
- Var?
- Med vilket färd sätt?
- Vilken väg/rutt?

.....trafikanter och gods färdas genom transportsystemet.



Hur tas en prognos fram? Vad grundar de sig på?

Prognosmodeller

- ✓ Utgår från dagens resmönster

Uppgifter om framtidens transportsystem

- ✓ Utgår från beslutad politik
 - Infrastrukturplaner
 - Styrmedel
 - Förutsättningar
 - Befolkning
 - Inkomstutveckling
 - Export
 - m fl

- Regeringens långtidsutredning
- Ekonomisk utveckling
- Befolkningstillväxt och sysselsättning
- Konjunkturinstitutets långsiktiga prognoser
- Exportrådets antaganden om utrikeshandel
- SCB:s befolkningsprognoser
- IEA:s (International Energy Agency) scenarier över energikostnadernas utveckling
- Offentlig statistik
- Resvaneundersökningar

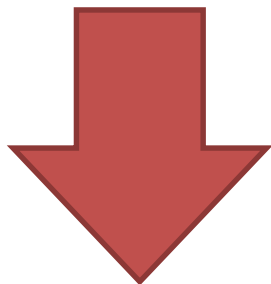
STATISTIK

TRAFIKMODELLER

TRAFIKPROGNOS

Stämmer de? Kan man lita på en prognos?

Tillförlitligheten i trafikprognoser är beroende av tillförlitligheten i andra prognosunderlag!



Trafikprognoser ska ses som en indikation över vilken utveckling som kan förväntas givet att de förutsättningar som antagits inträffar!

- Alternativa förutsättningar
 - Känslighetsanalyser

- Regeringens långtidsutredning
- Ekonomisk utveckling
- Befolkningstillväxt och sysselsättning
- Konjunkturinstitutets långsiktiga prognoser
- Exportrådets antaganden om utrikeshandel
- SCB:s befolkningsprognoser
- IEA:s (International Energy Agency) scenarier över energikostnadernas utveckling
- Offentlig statistik
- Resvaneundersökningar

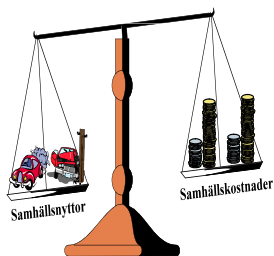
STATISTIK

TRAFIKMODELLER

TRAFIKPROGNOS

Trafikverkets uppdrag

- ✓ Trafikverket ska utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successivkalkylering
- ✓ Trafikverket ska ta fram och tillhandahålla aktuella trafik- och transportprognoser *regeringens Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket*



Regeringens förutsättningar

- ✓ Utgångspunkt för planering och vid beslut om prioriteringar.
- ✓ Utgå från **nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer** för infrastrukturen – samt **andra statliga aktörer**.
- ✓ Effekterna av **alternativa antaganden** studeras genom **känslighetsanalyser**.
- ✓ **Alternativa** tillämpningar/prognoser ska **kunna relateras** till de framtagna nationella prognoserna
- ✓ **Årliga uppdateringar och samma prognoser** i ekonomisk o fysisk planering.
- ✓ **Indata/antaganden dokumenteras, motiveras o hålls tillgängliga för granskning/kvalitetssäkring.**
- ✓ Ta fram prognoser: Kostnadseffektivt, hög kvalité, alla trafik- och transportslag, beakta internationellt arbete.

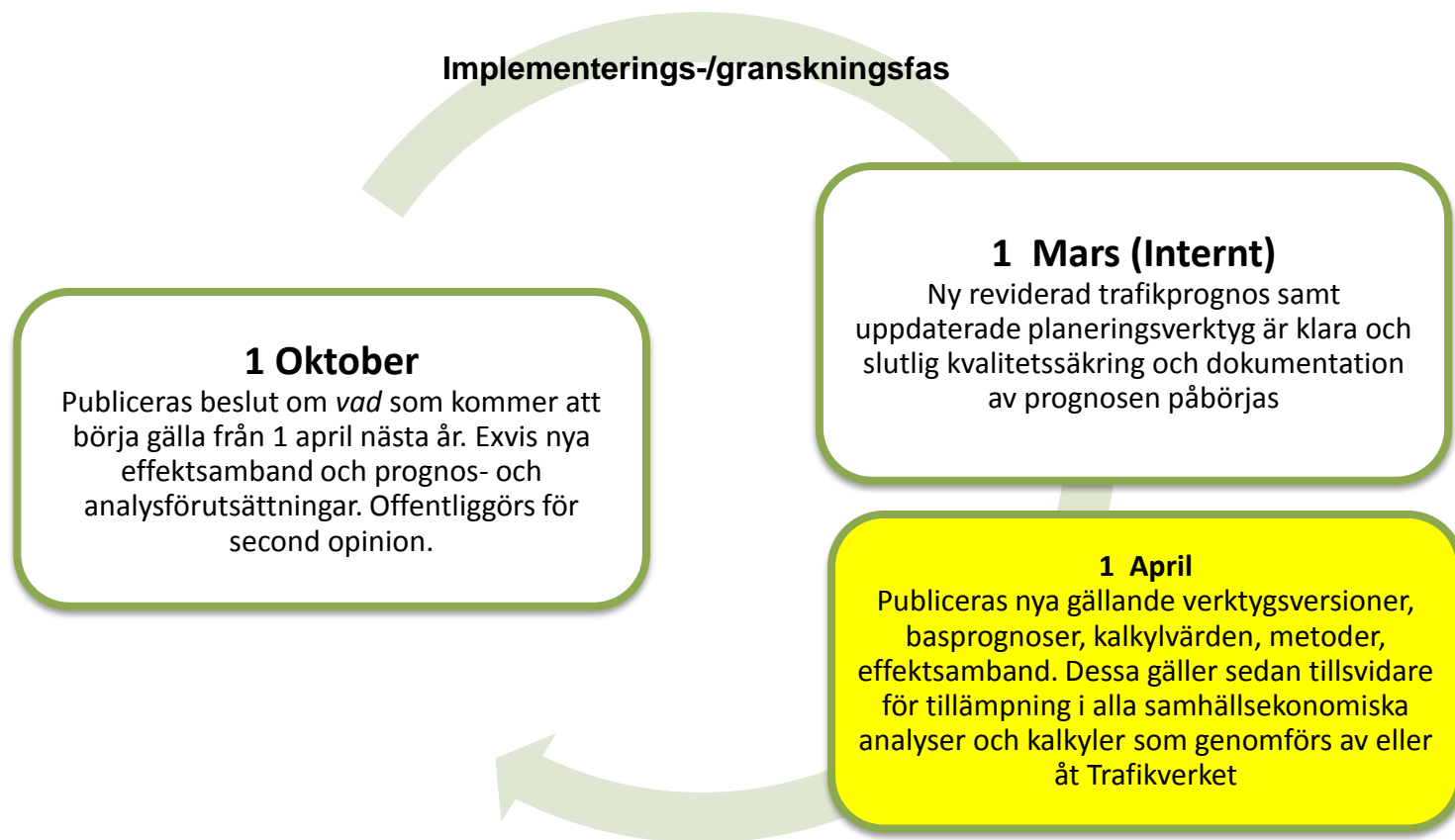
Hur används de? Är planeringen prognosstyrd?

Användningsområden:

- ✓ För fysisk planering
 - Kapacitetsutredningar
 - Dimensionering av åtgärder
- ✓ För strategisk planering
 - Nationella och Regionala transportplaner
- ✓ Till samhällsekonomiska analyser som utgör **en del** av samlade effektbedömningar (SEB)
- ✓ Planeringen grundar sig på ett så objektivt beslutsunderlag som möjligt där trafikprognoser utgör ett av flera viktiga beslutsunderlag



- ✓ Trafik- och transportprognoser spelar en stor roll för beslutsfattande och politiska ställningstaganden. Därför måste de kunna granskas och jämföras.
- ✓ Granskning och jämförelse kräver tillgång till grunddata, modeller och processbeskrivningar.
- ✓ Trafikverket kan inte använda prognoser eller prognosmodeller där inte oberoende granskning kan ske.



Håll dig uppdaterad om vad som gäller på: www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser

Nyheter

Basprognoser 2016-04-01

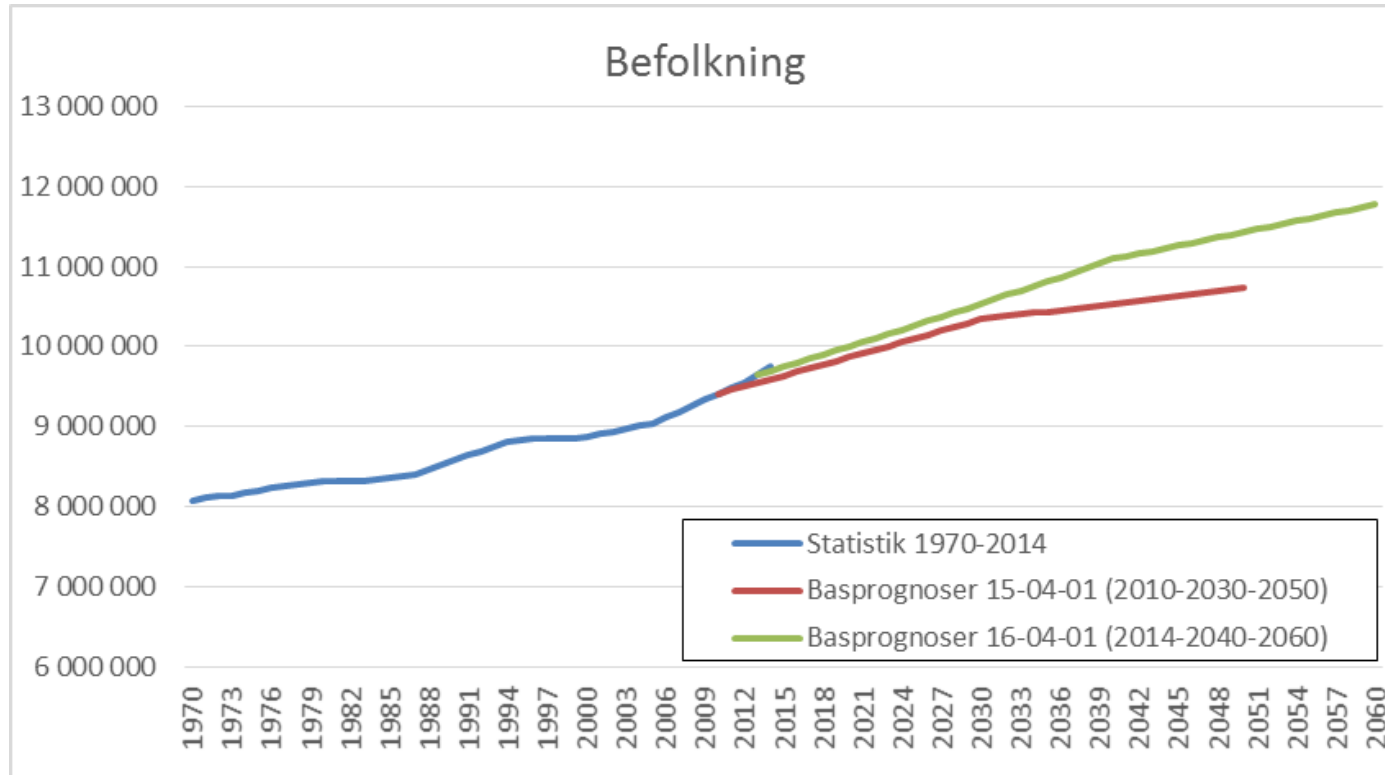
- ✓ Byte av prognosår
- ✓ Nya versioner av prognosmodellerna
 - Samgods 1.1
 - Sampers 3.3

Från **2010-2030-2050** till **2014-2040-2060**

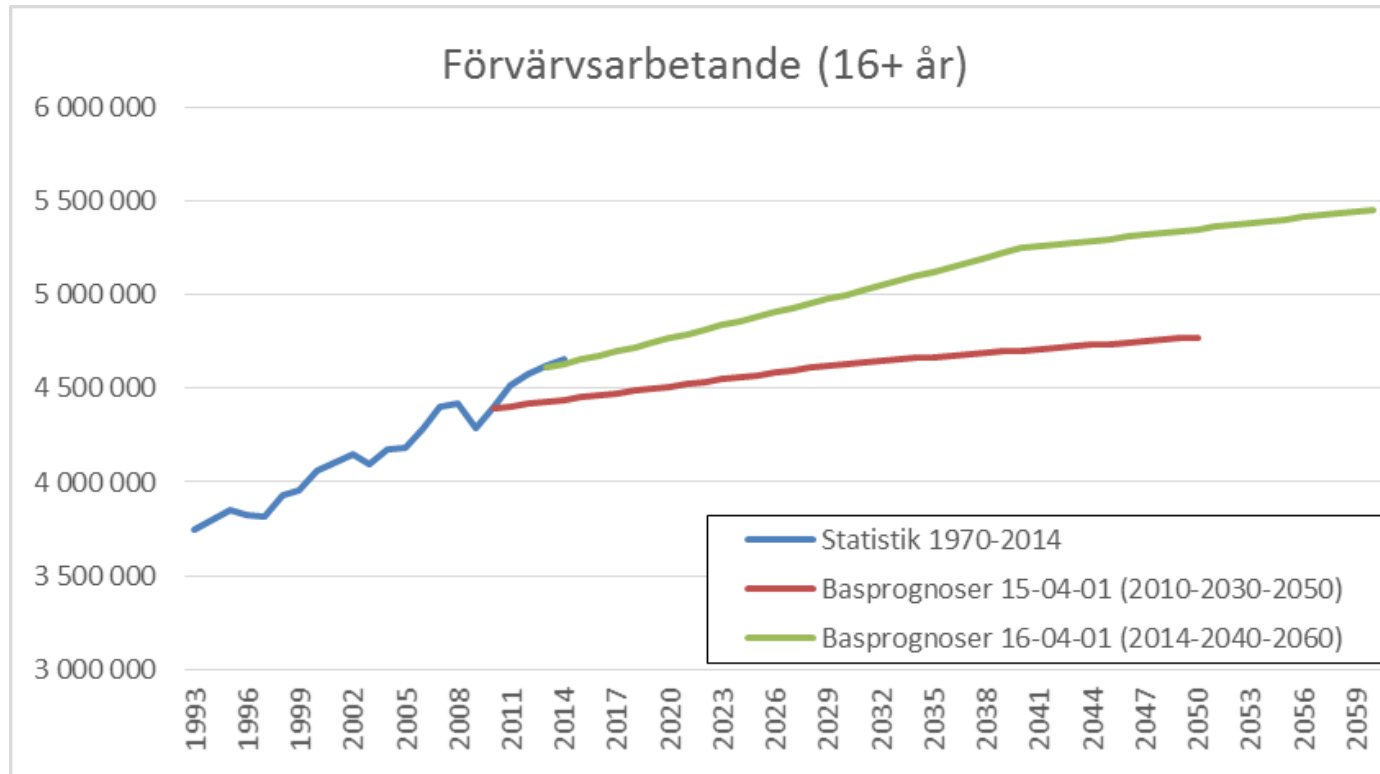
- ✓ Socioekonomiska data – *Nya data utifrån LU 2015*
- ✓ Bilinnehav – *Nytt för 2040 utifrån ny metod*
- ✓ Nät- och linjer – *Beslutad politik → Gällande planer (lika 2015)*
- ✓ Körkostnader – *Nya för alla prognosår*
 - *Bränsleskatteökning till prognosåren*
- ✓ Kollektivtrafiktaxor
 - *Uppdaterade till nya nuläget 2014*
 - *Antas oförändrade till 2040*
- ✓ Trängselavgifter i Stockholm och Göteborg
 - *Uppdaterade till 2014/2040*

Förutsättningarna på nationell nivå är hämtade från LU15

- ✓ Befolkningsframskrivningen till 2040 och 2060 enligt SCB:s prognos våren 2014
- ✓ Makroekonomiskt scenario enligt Finansdepartementets modellberäkningar: BNP, försörjningsbalans mm. Scenariot för antalet förvärvsarbetande bygger på befolkningsframskrivningen och antaganden om arbetade timmar per ålder och kön.
- ✓ Scenariot för strukturomvandling enligt Konjunkturinstitutets (KI) modellberäkningar: Produktion, produktivitet och arbetade timmar per bransch; produktion, export och import per varugrupp.



- ✓ Tar ej hänsyn till SCB:s senaste befolkningsprognos från våren 2015
 - Anledningen är kopplingen mellan LU2015 och SCB:s befolkningsprognos från våren 2014.



- ✓ Högre sysselsättningsutveckling i 2016 års Basprognoser
 - 0.5 % per år jämfört med 0.3 % per år i 2015 års Basprognoser

Osäkerheter i framtagna socioekonomisk indata för 2040 och i vissa fall även 2060

- ✓ Lång tidshorisont → vissa osäkerheter på riksnivå vad gäller t ex befolknings- och ekonomisk utveckling. Dessa kan i varierande grad påverka på disaggregerade nivåer.
- ✓ Generell metod för framtagande av befolkning mm på kommunnivå och inom kommuner kan inkludera osäkerheter
 - Liksom att regional och kommunal planering beaktas vid rumslig fördelning inom respektive mellan kommuner (inom givna länsramar)

Översikt - viktiga prognosförutsättningar

2016 års Basprognoser

Förutsättning	2014	2040	2060	Rel utv 2014-2040		Rel utv 2040-2060	
				Perioden	Årligen	Perioden	Årligen
Realinkomstutv	1	1,47	1,99	47%	1,5%	35%	1,5%
Körkostnad bil kr/km	1,85 kr	1,66 kr	1,81 kr	-10%	-0,4%	9%	0,4%
Befolkning*	9 627 287	11 095 180	11 769 536	15%	0,5%	6%	0,3%
Förvärvsarbetande*	4 616 589	5 249 091	5 457 085	14%	0,5%	4%	0,2%
Bilar/capita	0,42	0,41	0,41	-2%	-0,1%	-1%	-0,1%

2015 års Basprognoser

Förutsättning	2010	2030	2050	Rel utv 2010-2030		Rel utv 2030-2050	
				Perioden	Årligen	Perioden	Årligen
Realinkomstutv	1	1,46	2,26	46%	1,9%	55%	2,2%
Körkostnad bil kr/km	1,85 kr	1,80 kr	1,64 kr	-3%	-0,1%	-9%	-0,5%
Befolkning	9 415 582	10 341 843	10 728 233	10%	0,5%	4%	0,2%
Förvärvsarbetande	4 402 814	4 633 040	4 774 985	5%	0,3%	3%	0,2%
Bilar/capita	0,42	0,47	0,46	12%	0,6%	-1%	0,0%

Persontrafikprognoser

Trafikarbete – Bil (miljoner fkm)

Modell

Färdmedel	Prognos 2014
Personbil	52 800
Personbil yrkestrafik	8 100
Summa Lätta fordon	61 000
Lastbil utan släp	4 200
Lastbil med släp	3 400
Summa Tunga fordon	7 700
Totalt	68 600

Statistik TRAFA

Färdmedel	Statistik TRAFA 2014
Personbil	64 500
Lätt lastbil	8 400
Tung lastbil	4 600
Buss	970
Totalt	78 470

Statistik TRV*

Färdmedel	Statistik TRV 2014
Lätta fordon	49 500
Tunga fordon	6 500
Totalt	56 000

* enbart statliga vägar

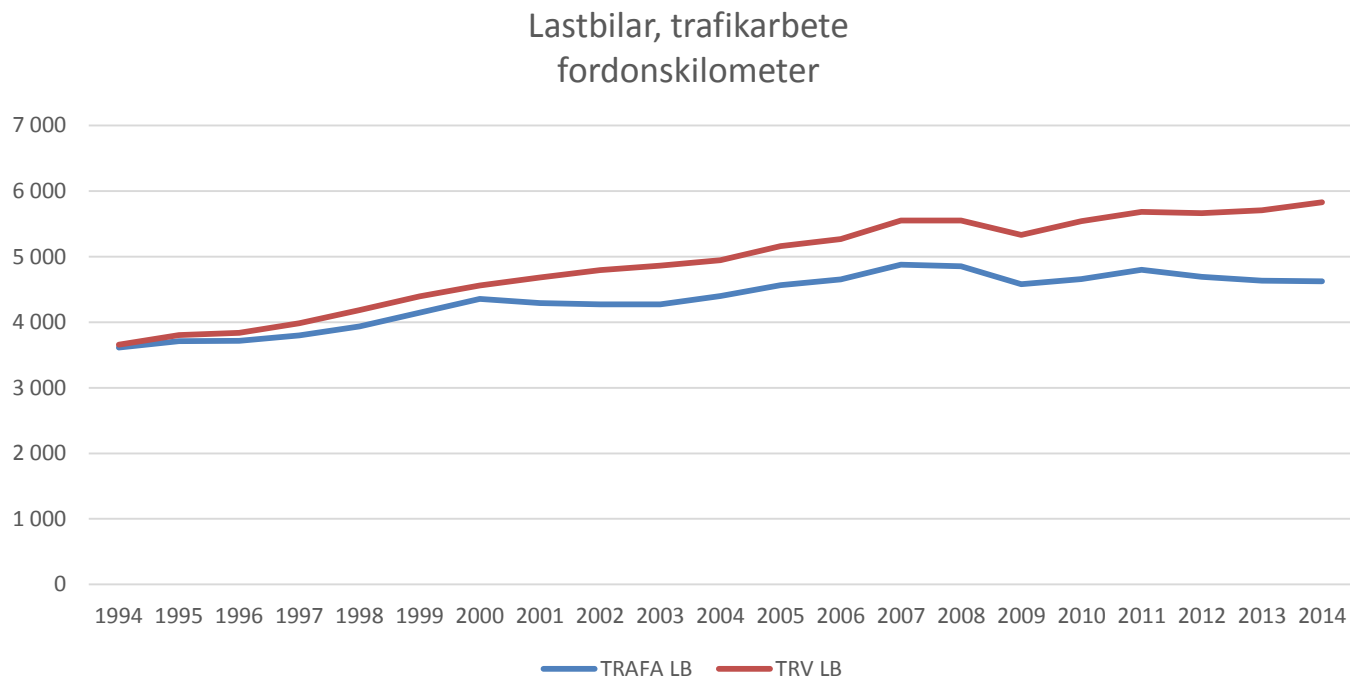
Personbilsresandet (inkl yrkestrafik) underskattas med ca 15% jfrt TRAFA-statistik

- ✓ Sampers modellerar ej gränsöverskridande resor
- ✓ Viss osäkerhet i statistik jämfört tidigare statistik från SIKa, Vägverket, VTI

Storleken på trafikarbetet för den tunga trafiken bedöms vara realistisk i förhållande till Trafikverkets statistik

- ✓ Den tunga trafiken hanteras genom exogent framtagna tilläggsmatriser som kalibrerats mot trafikmätningar

Vad säger statistiken egentligen? Ett exempel



Röd linje - Trafikverket – Statliga vägar, *inklusive* utländska lastbilar

Blå linje - Trafikanalys – Samtliga vägar, *exklusive* utländska lastbilar

Transportarbete (miljoner pkm)

Färdmedel	Prognos 2014	Statistik 2014
Långväga bil	23 700	
Långväga tåg	7 800	
Långväga buss	2 900	
Flyg	3 600	3 600
Summa långväga	38 000	
Regional bil*	73 400	
Regional tåg	5 800	
Regional övrig spår	2 100	2 400
Regional buss	7 700	
Gång och Cykel	4 100	5 300
Summa regionalt	93 100	
Totalt	131 100	
varav bil	97 000	114 900
varav tåg	13 600	12 000
varav buss	10 600	8 700

* Varav ca 9 500 miljoner pkm utgörs av yrkestrafik

Bilresandet underskattas med ca 15%

- ✓ Liknande mönster som hos trafikarbetet
- ✓ Sampers modellerar ej gränsöverskridande resor
- ✓ Viss osäkerhet i statistik

Buss- och tågresandet överskattas något

- ✓ Vet ej exakta orsaker till detta
- ✓ Viss osäkerhet i statistik?

Resultat prognoser 2040 och 2060 – Trafikarbete Bil

Trafikarbete - Bil (miljoner fkm)

Färdmedel	Prognos 2014	Prognos 2040	Prognos 2060
Personbil	52 800	68 800	74 500
Personbil yrkestrafik	8 100	10 400	12 200
Summa Lätta fordon	61 000	79 200	86 700
Lastbil utan släp	4 200	5 400	6 300
Lastbil med släp	3 400	5 500	7 200
Summa Tunga fordon	7 700	10 900	13 500
Totalt	68 600	90 100	100 200

Årlig tillväxt - Trafikarbete Bil

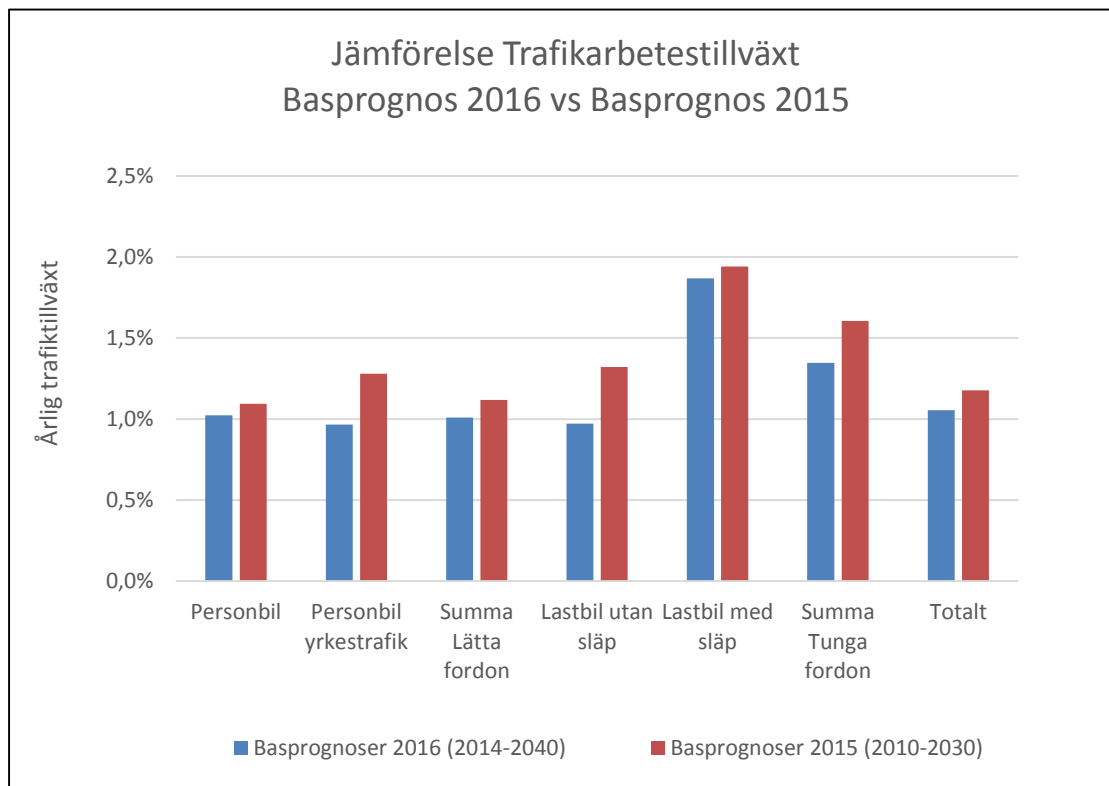
2016 års Basprognoser

Färdmedel	Årlig Tillväxt 2014-2040	Årlig Tillväxt 2040-2060
Personbil	1,0%	0,4%
Personbil yrkestrafik	1,0%	0,8%
Summa Lätta fordon	1,0%	0,5%
Lastbil utan släp	1,0%	0,8%
Lastbil med släp	1,9%	1,4%
Summa Tunga fordon	1,3%	1,1%
Totalt	1,1%	0,5%

2015 års Basprognoser

Färdmedel	Årlig Tillväxt 2010-2030	Årlig Tillväxt 2030-2050
Personbil	1,1%	0,8%
Personbil yrkestrafik	1,3%	0,0%
Summa Lätta fordon	1,1%	0,7%
Lastbil utan släp	1,3%	0,0%
Lastbil med släp	1,9%	0,0%
Summa Tunga fordon	1,6%	0,0%
Totalt	1,2%	0,6%

Resultat prognoser 2040 och 2060 – Trafikarbete Bil



Något lägre årlig tillväxt i 2016 års Basprognoser pga

- ✓ Oförändrat bilinnehav (bilar/capita) till 2040
- ✓ Lägre realinkomstökningstakt

Transportarbete - Alla färdmedel (miljoner pkm)

Färdmedel	Prognos 2014	Prognos 2040	Prognos 2060
Långväga bil	23 700	30 700	33 600
Långväga tåg	7 800	12 100	14 500
Långväga buss	2 900	3 500	4 100
Flyg	3 600	4 100	4 500
Summa långväga	38 000	50 400	56 700
Regional bil*	73 400	96 500	105 700
Regional tåg	5 800	8 800	10 600
Regional övrig spår	2 100	3 200	3 800
Regional buss	7 700	9 000	10 000
Gång och Cykel	4 100	5 100	5 500
Summa regionalt	93 100	122 600	135 600
Totalt	131 100	173 000	192 300
<i>varav bil</i>	<i>97 000</i>	<i>127 200</i>	<i>139 300</i>
<i>varav tåg</i>	<i>13 600</i>	<i>20 800</i>	<i>25 100</i>
<i>varav buss</i>	<i>10 600</i>	<i>12 600</i>	<i>14 100</i>

Tillväxt - Transportarbete (miljoner pkm)

Färdmedel	Årlig Tillväxt		Total Tillväxt	
	2014-2040	2040-2060	2014-2040	2040-2060
Långväga bil	1,0%	0,5%	30%	9%
Långväga tåg	1,7%	0,9%	55%	20%
Långväga buss	0,7%	0,8%	21%	17%
Flyg	0,5%	0,5%	14%	10%
Summa långväga	1,1%	0,6%	33%	13%
Regional bil*	1,1%	0,5%	31%	10%
Regional tåg	1,6%	0,9%	52%	20%
Regional övrig spår	1,6%	0,9%	52%	19%
Regional buss	0,6%	0,5%	17%	11%
Gång och Cykel	0,8%	0,4%	24%	8%
Summa regionalt	1,1%	0,5%	32%	11%
Totalt	1,1%	0,5%	32%	11%
<i>varav bil</i>	<i>1,0%</i>	<i>0,5%</i>	<i>31%</i>	<i>10%</i>
<i>varav tåg</i>	<i>1,6%</i>	<i>0,9%</i>	<i>53%</i>	<i>21%</i>
<i>varav buss</i>	<i>0,7%</i>	<i>0,6%</i>	<i>19%</i>	<i>12%</i>

Resultat prognoser 2040 och 2060 - Transportarbete

Årlig tillväxt - (miljoner pkm)

2016 års Basprognoser

Färdmedel	Årlig Tillväxt	
	2014-2040	2040-2060
Långväga bil	1,0%	0,5%
Långväga tåg	1,7%	0,9%
Långväga buss	0,7%	0,8%
Flyg	0,5%	0,5%
Summa långväga	1,1%	0,6%
Regional bil*	1,1%	0,5%
Regional tåg	1,6%	0,9%
Regional övrig spår	1,6%	0,9%
Regional buss	0,6%	0,5%
Gång och Cykel	0,8%	0,4%
Summa regionalt	1,1%	0,5%
Totalt	1,1%	0,5%
<i>varav bil</i>	<i>1,0%</i>	<i>0,5%</i>
<i>varav tåg</i>	<i>1,6%</i>	<i>0,9%</i>
<i>varav buss</i>	<i>0,7%</i>	<i>0,6%</i>

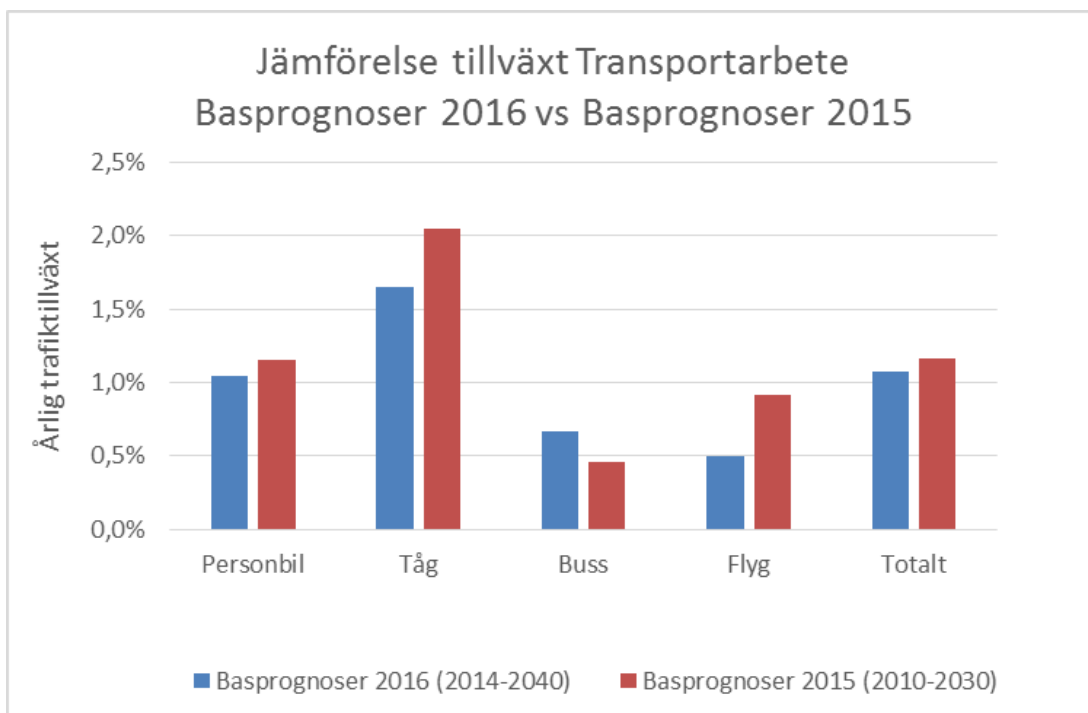
2015 års Basprognoser

Färdmedel	Årlig Tillväxt	
	2010-2030	2030-2050
Långväga bil	0,8%	0,7%
Långväga tåg	1,9%	0,8%
Långväga buss	0,7%	0,3%
Flyg	0,9%	0,3%
Summa långväga	1,0%	0,6%
Regional bil*	1,2%	0,8%
Regional tåg	2,2%	1,0%
Regional övrig spår	1,4%	0,8%
Regional buss	0,4%	0,6%
Gång och Cykel	0,4%	0,0%
Summa regionalt	1,2%	0,8%
Totalt	1,2%	0,7%
<i>varav bil</i>	<i>1,2%</i>	<i>0,7%</i>
<i>varav tåg</i>	<i>2,0%</i>	<i>0,9%</i>
<i>varav buss</i>	<i>0,5%</i>	<i>0,5%</i>

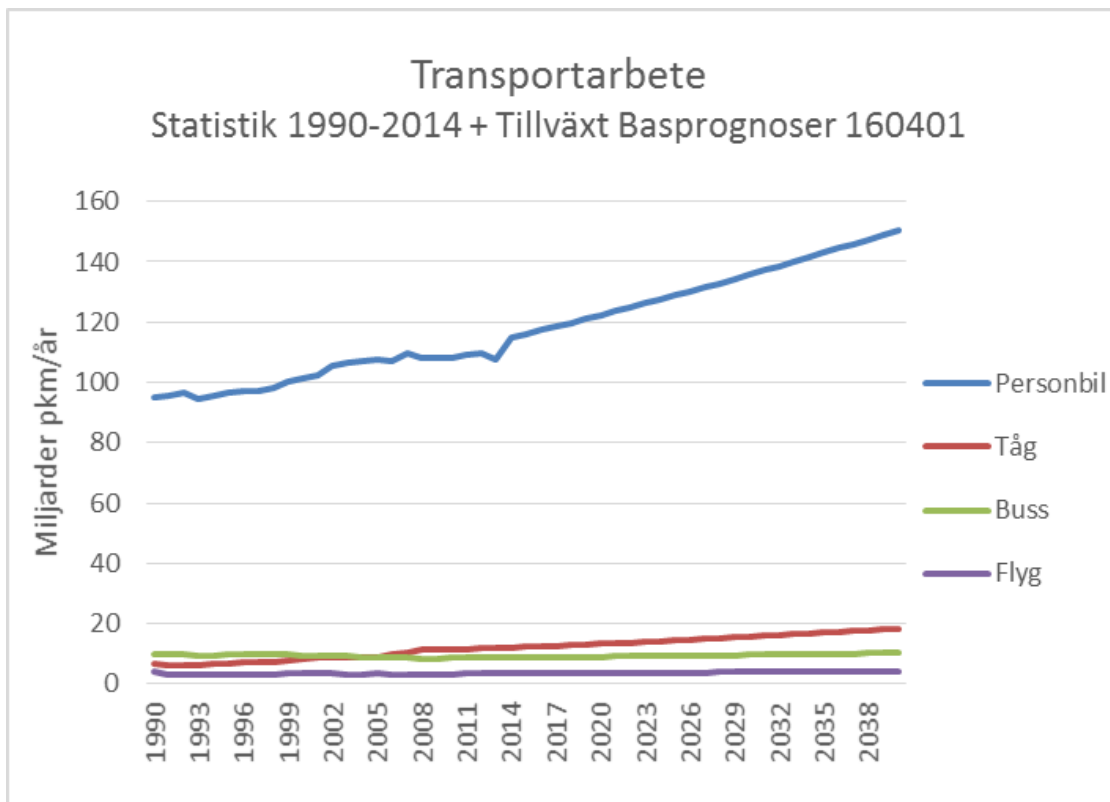
Resultat prognoser 2040 - Transportarbete

Lägre total årlig tillväxttakt av transportarbetet i 2016 års Basprognoser jfrt 2015 års dito - 1.1 % per år vs 1.2 % per år

- ✓ Lägre realinkomstökningstakt
- ✓ Oförändrat bilinnehav (bilar/capita) till 2040 – slår på bil som är det dominerande färdssättet



- ✓ Buss det färdssätt vars tillväxt ökar jämfört med 2015 års prognoser
 - Kombination av lägre realinkomstutvecklingstakt och oförändrat bilinnehav



Årlig tillväxt 2014-2040

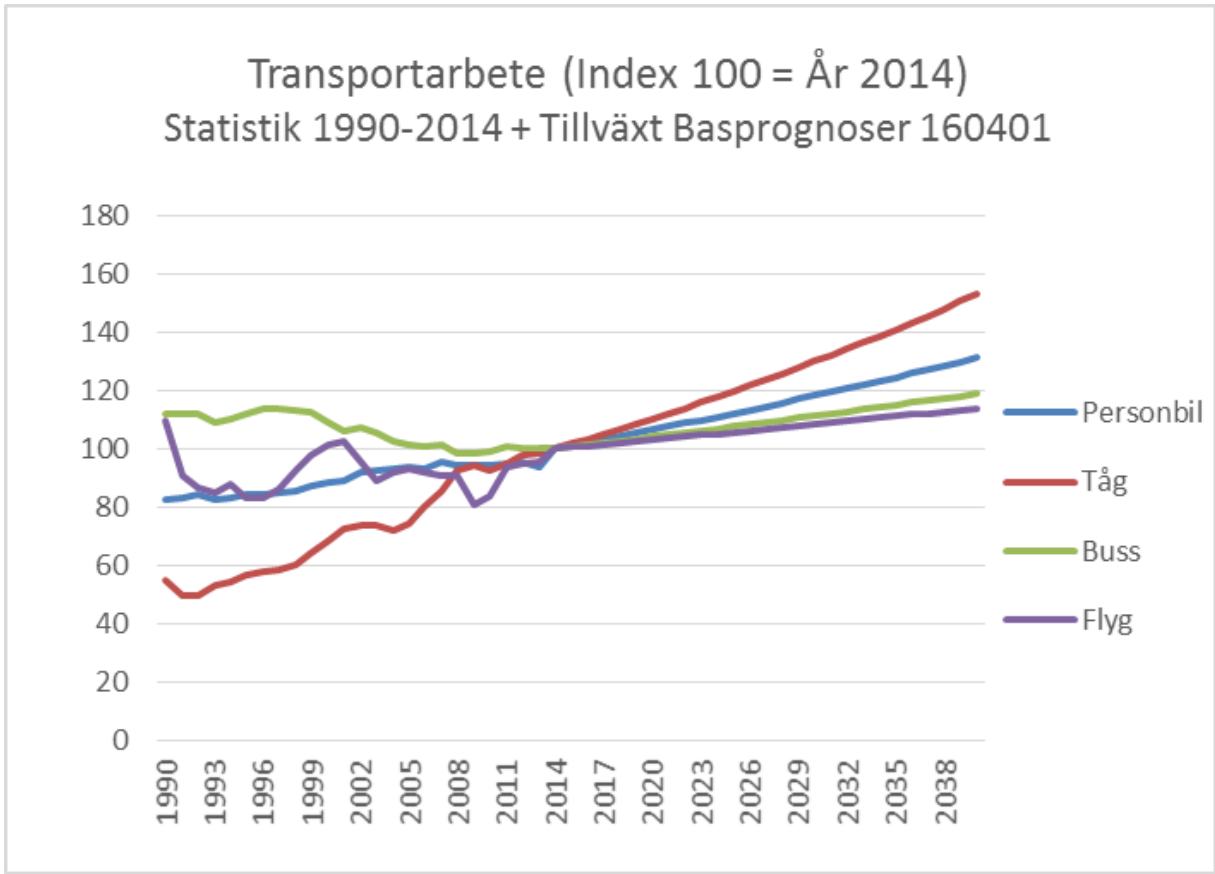
Bil: 1.0 % (1.2 % i 2015 års Basprog)

Tåg: 1.6 % (2.0 %)

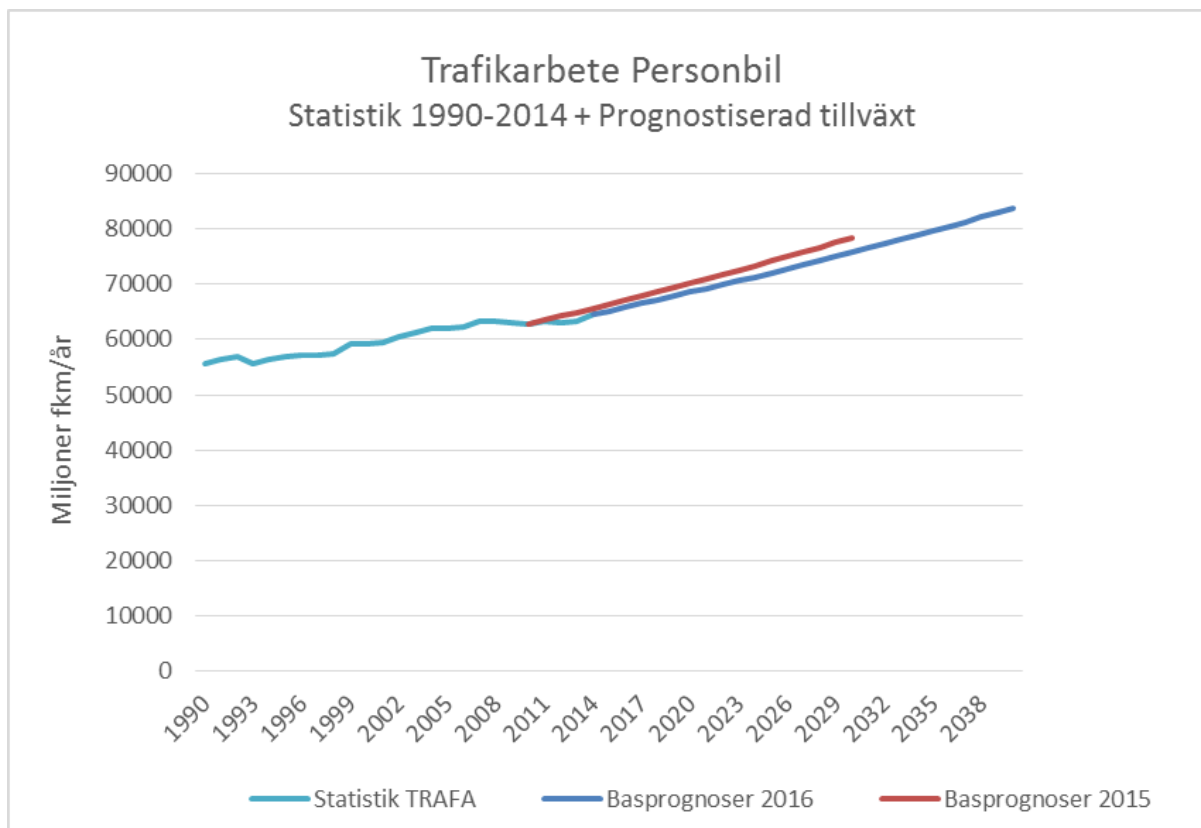
Buss: 0.7 % (0.5 %)

Flyg: 0.5 % (0.9 %)

Historisk utveckling samt prognostiserad tillväxttrend



Historisk utveckling samt prognostiserad tillväxttrend



Historisk utveckling samt prognostiserad tillväxttrend

Trafikarbetestillväxt Personbil – tidigare prognoser + statistisk trend

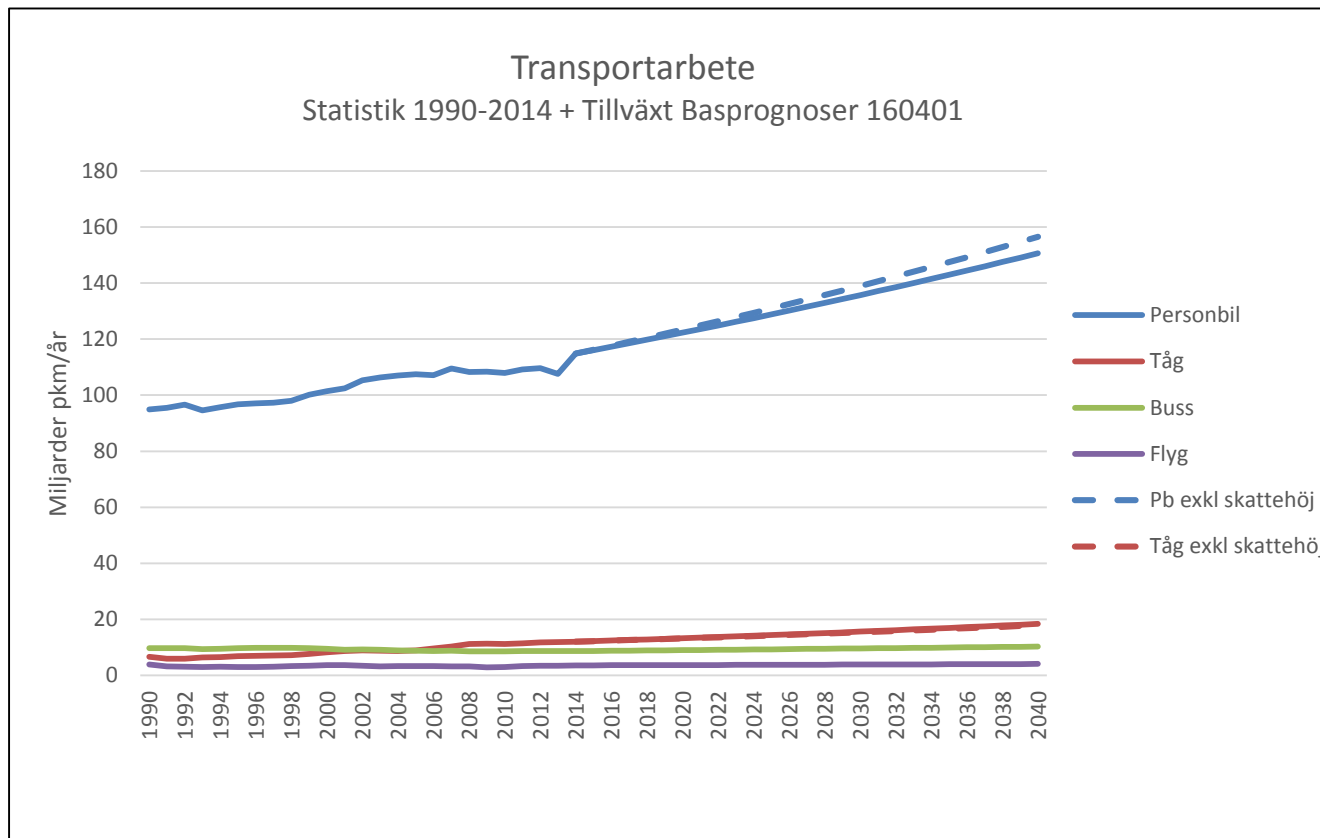
Prognos	Nulägesår	Prognosår	Tillväxt fkm (% per år)
Vägverket Nationell plan 2003	2004	2015	1,48
Nat. plan 2008 EET-scenario	2006	2020	0,82
Nat. plan 2008, Referens-scenario	2006	2020	1,48
Kapacitetsuppdraget 2011	2006	2030	1,45
Nat. Plan 2012	2010	2030	1,46
Basprognos 2014	2010	2030	1,16
Basprognos 2015	2010	2030	1,14
Basprognos 2016	2014	2040	1,01
<i>Statistisk trend</i>	<i>1990</i>	<i>2014</i>	<i>0,61</i>
<i>Statistisk trend</i>	<i>2000</i>	<i>2014</i>	<i>0,63</i>

Känslighetsanalyser

Persontrafikprognoser

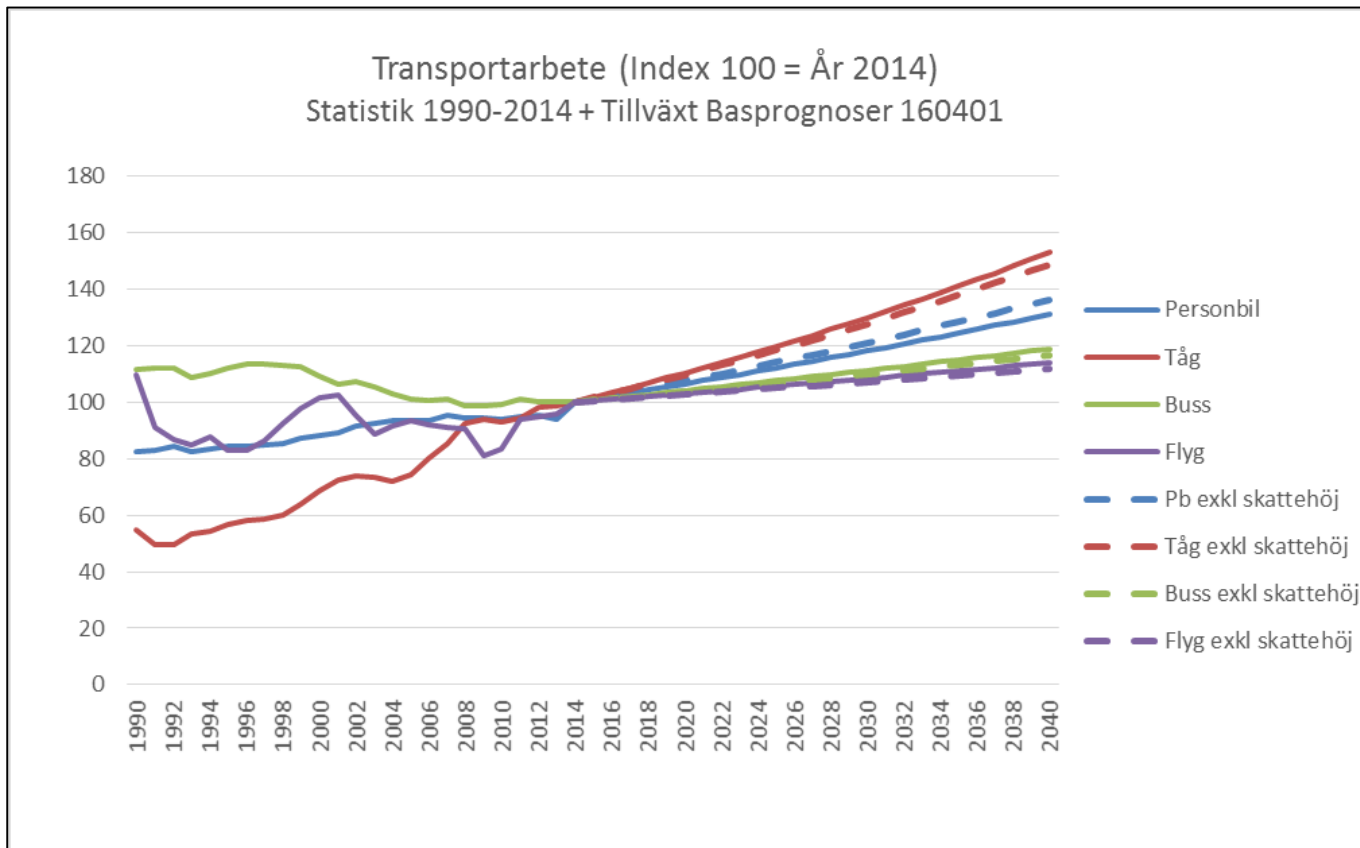
- ✓ Utebliven bränsleskattehöjning
- ✓ Ingen energieffektivisering av personbilsflottan
- ✓ 12 % minskad biltrafik 2040 mot 2014 (= 33 % mindre 2040)
- ✓ Oförändrade real inkomst 2014-2040

Utebliven bränsleskattehöjning

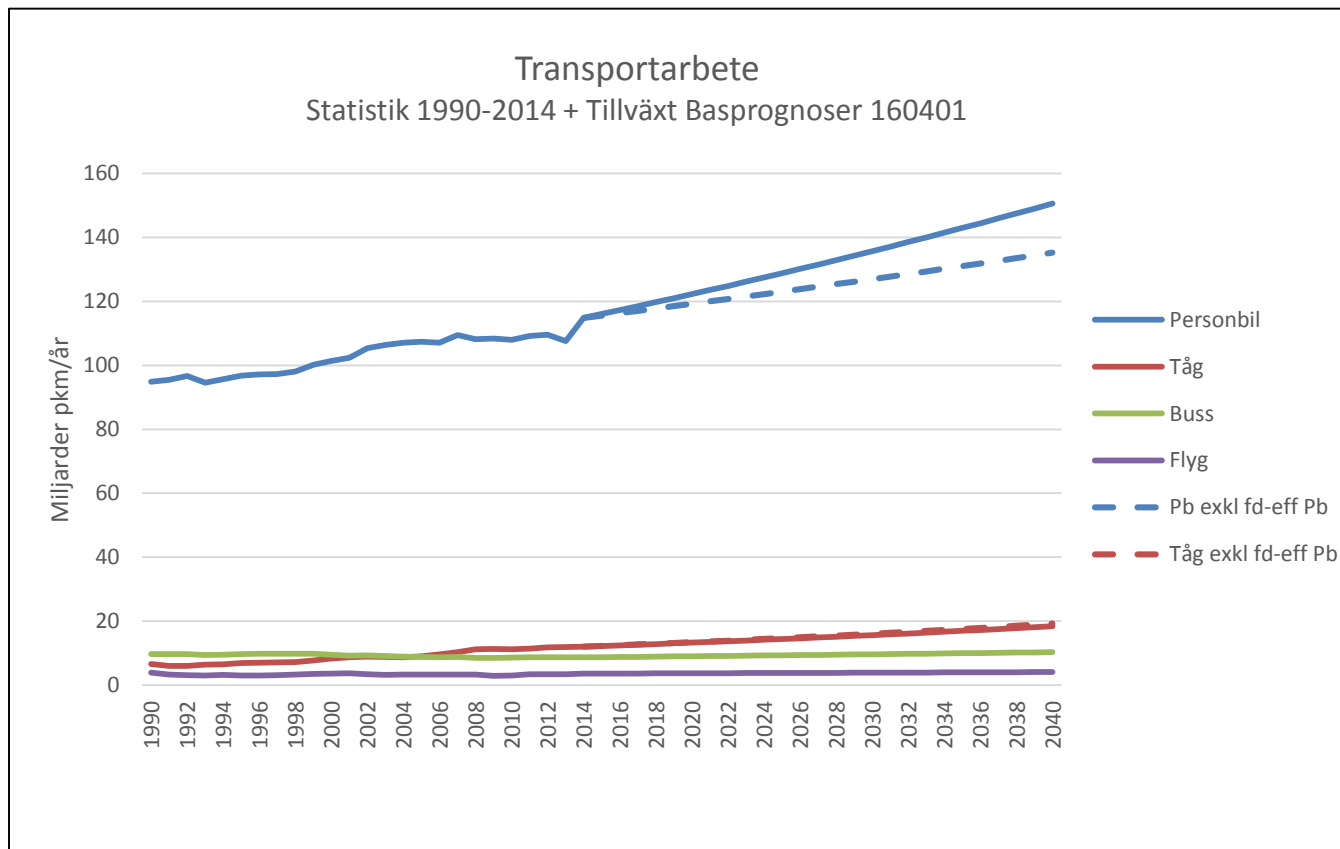


- Bilresandet ökar med ca 4 % jämfört med Basprognosen.

Utebliven bränsleskattehöjning

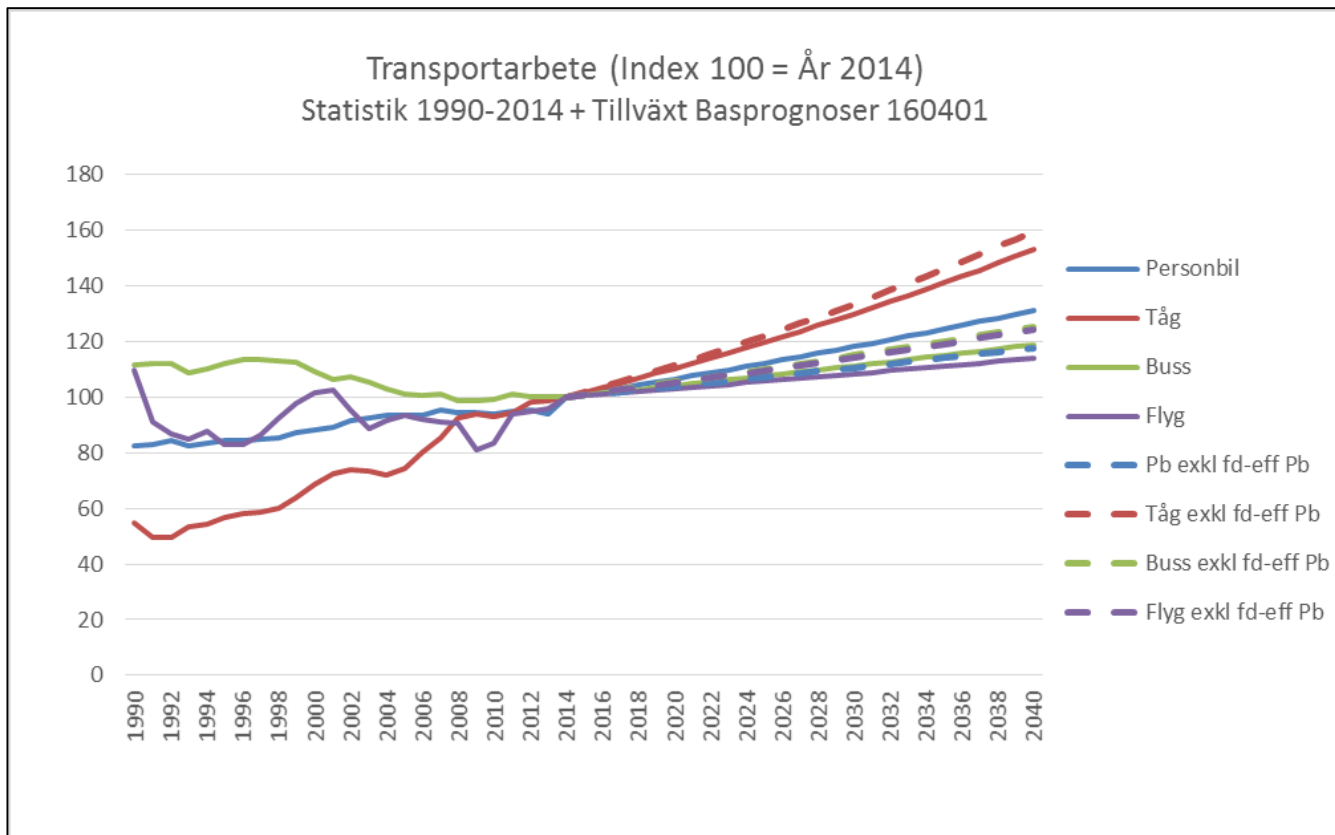


Ingen energieffektivisering hos personbilsflottan

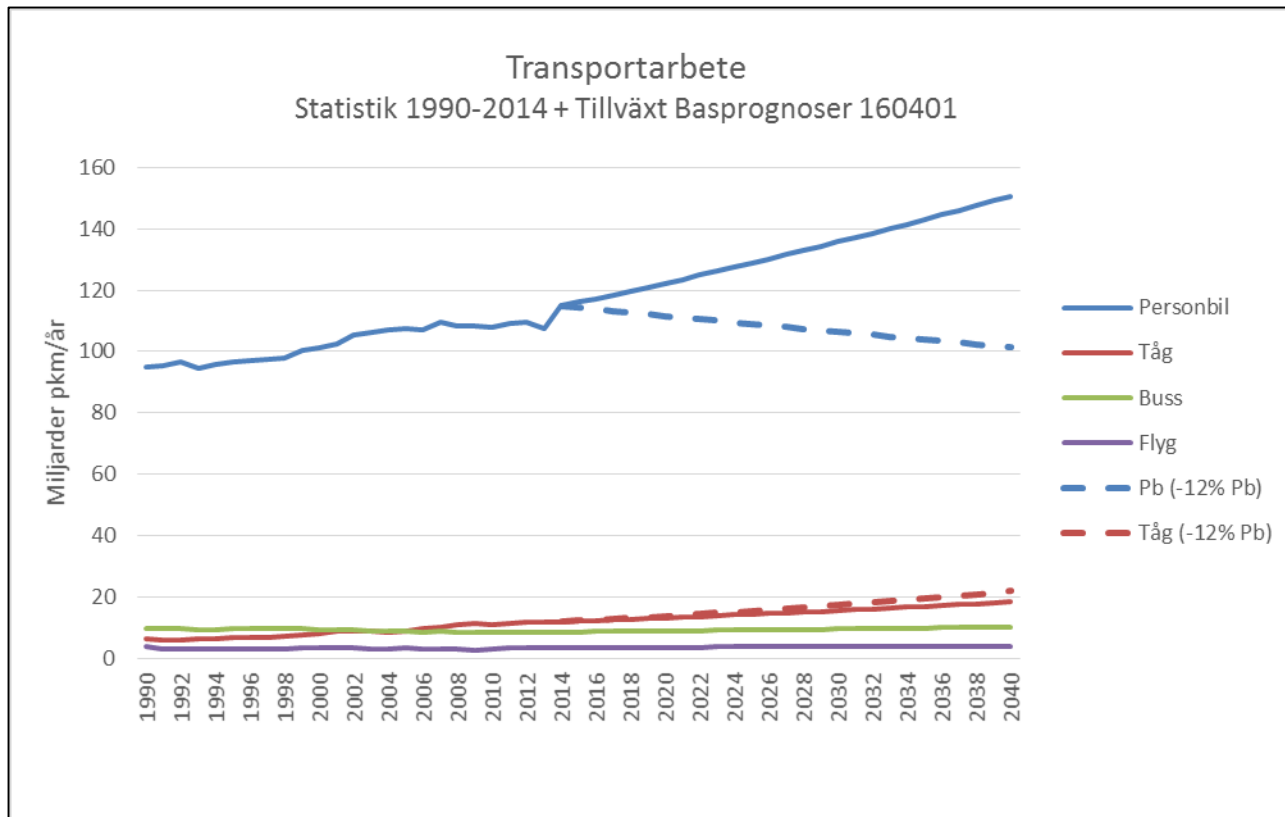


- Bilresandet minskar med ca 10% jämfört med Basprognosen.

Ingen energieffektivisering hos personbilsflottan

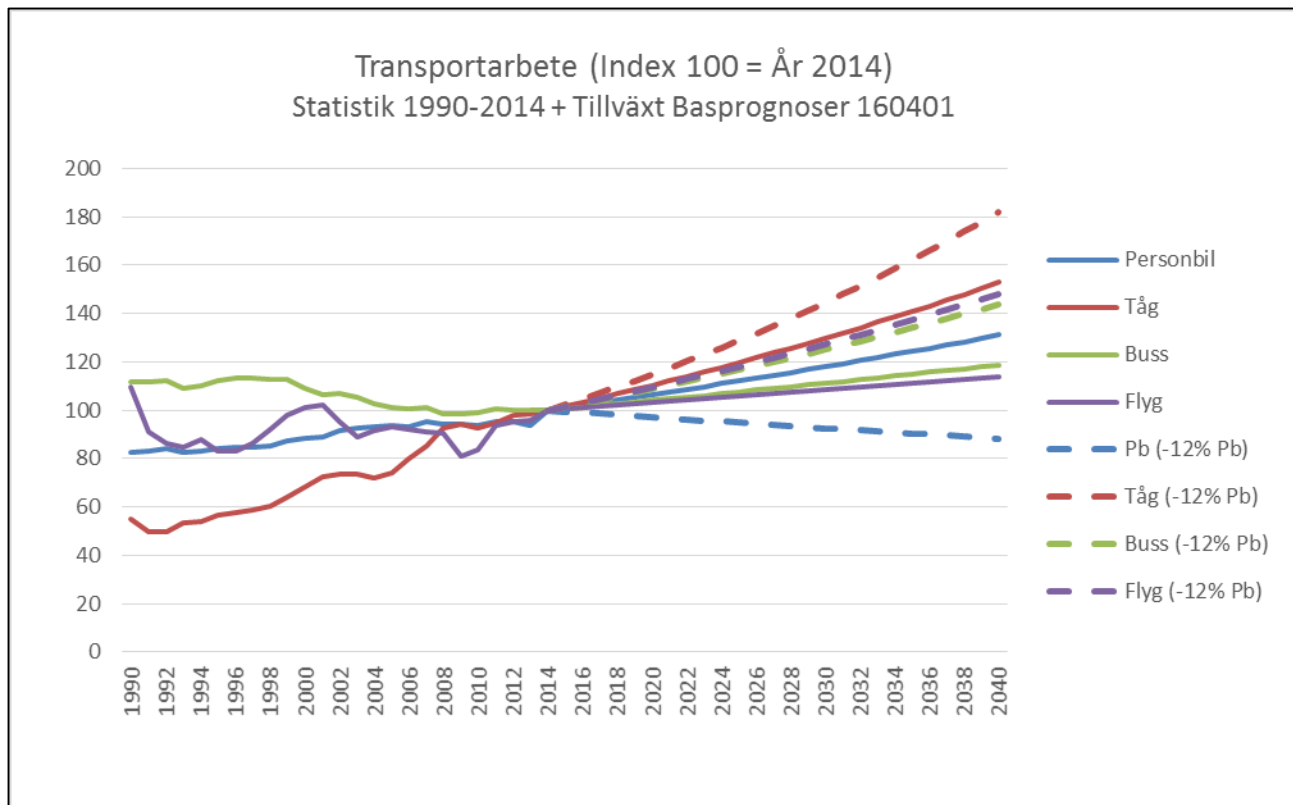


12 % minskad biltrafik 2040 mot 2014 (uppfyllande av klimatmål)



- 33 % lägre bilresande jämfört Basprognosen.

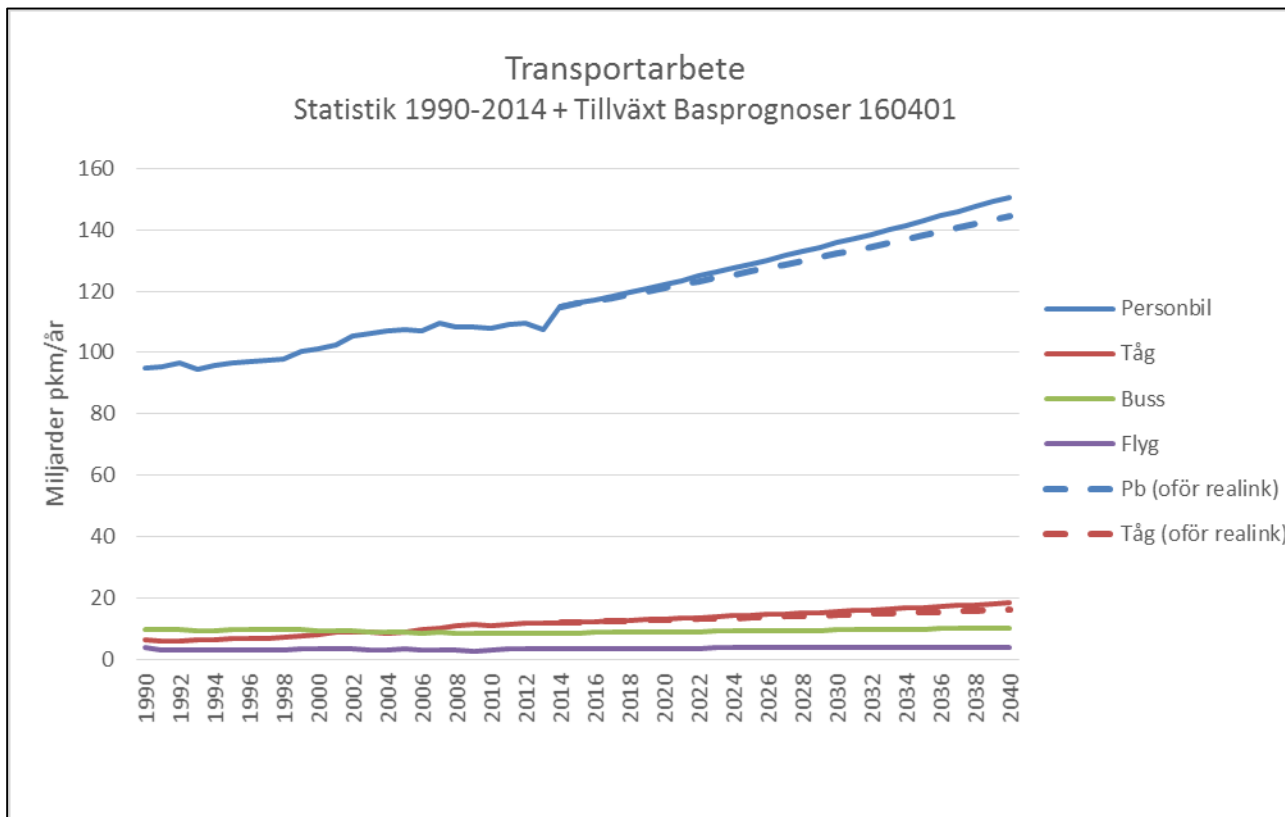
12 % minskad biltrafik 2040 mot 2014 (uppfyllande av klimatmål)



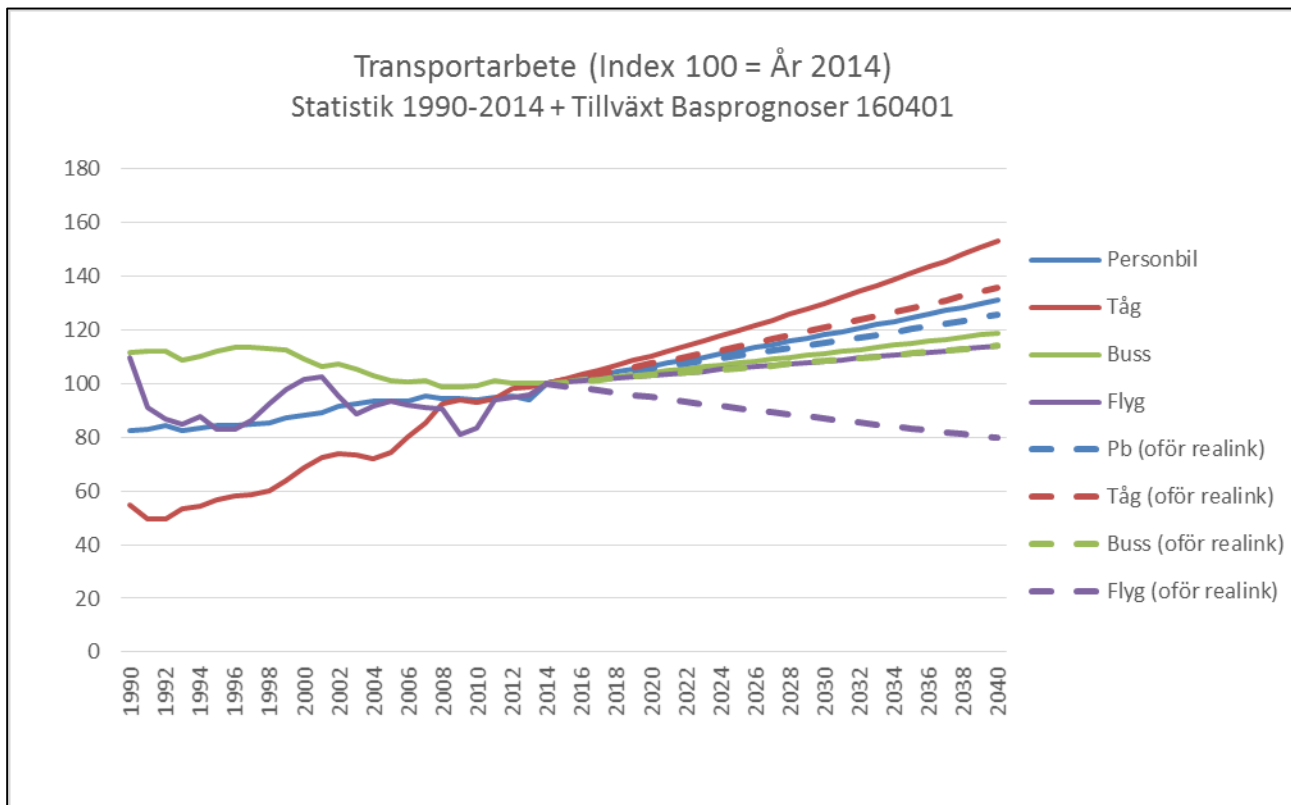
- Betydande påverkan på de kollektiva färdsetten

Tåg: +20%
Buss: +20%

Oförändrad real inkomst 2014-2040

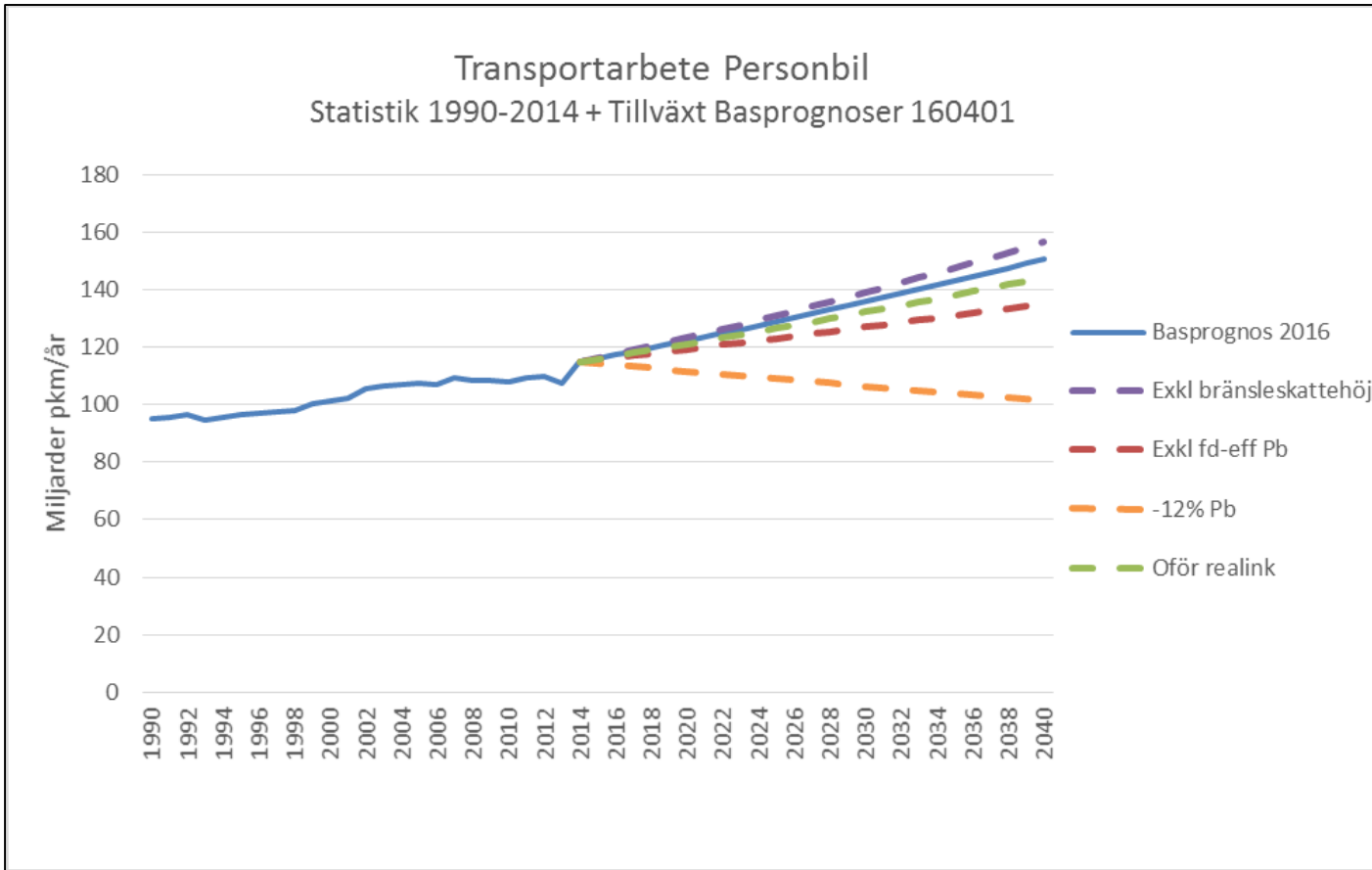


Oförändrad real inkomst 2014-2040

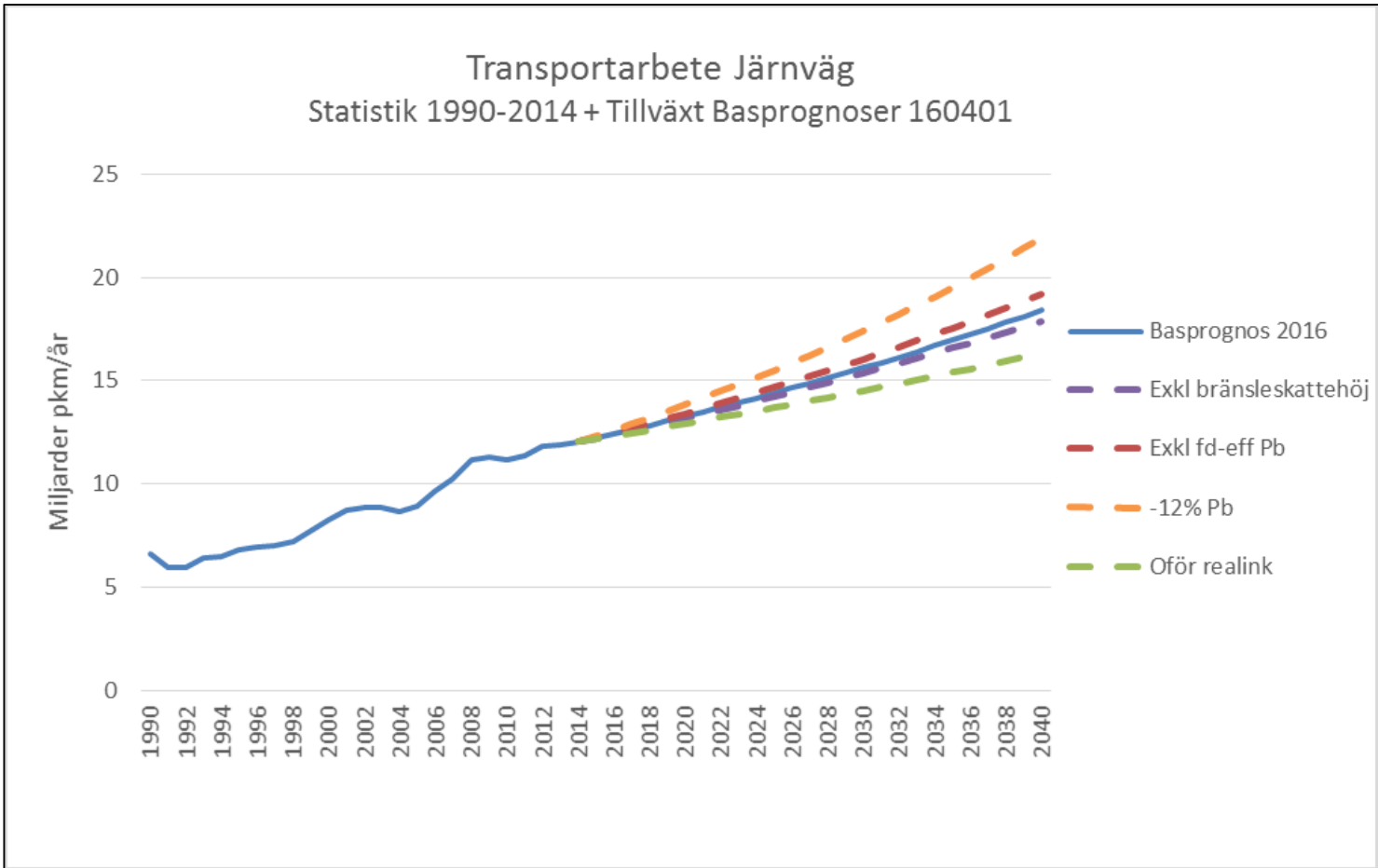


- Störst påverkan på flygresandet – mest inkomstkänsligt
- Minst påverkan på bussresandet – minst inkomstkänsligt

Känslighetsanalyser - Sammanfattning Personbil



Känslighetsanalyser - Sammanfattning Tåg



Godstransportprognoser

Förutsättningar

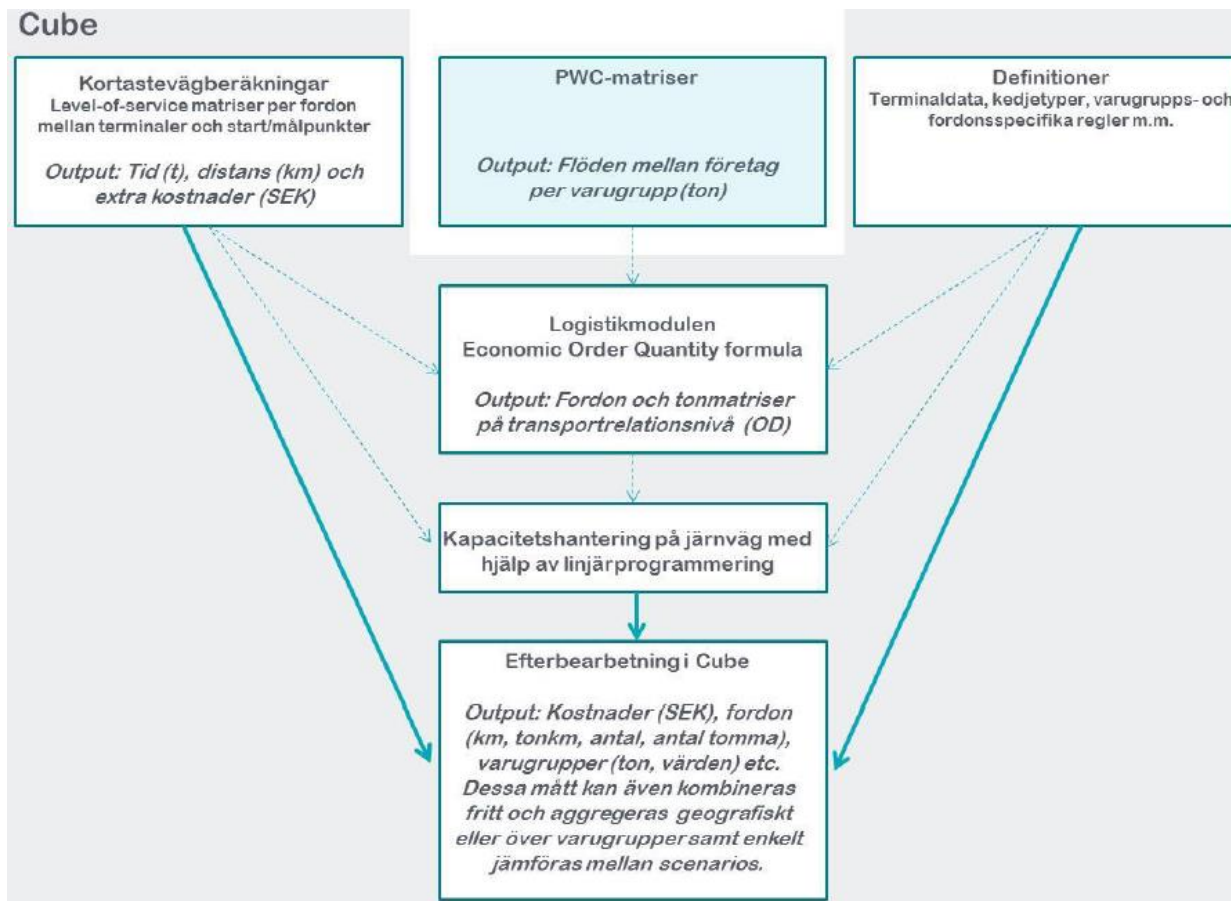
- ✓ Ny efterfrågan 2012-2040
- ✓ Nya kostnader
- ✓ Nya nät
- ✓ Banavgiftshöjning
- ✓ Effekter av Svaveldirektivet
- ✓ Bränsleskatt höjning

Från nedbruten ekonomisk prognos till tillväxttal

- 1) **Långtidsutredningen 2015:** Prognos för Sveriges ekonomi 2014-2040
(Finansdepartementet/Konjunkturinstitutet)
- 2) **Disaggregering av LU:** geografiskt och på fler branscher
- 3) **Utrikeshandel:** Fördelning på länder och hur den förändras 2012-2040
- 4) **Transit:** Antas förändras i nivå med avsändande och mottagande länders BNP-tillväxt
- 5) **Varuvärden:** Varuvärdesförändringen 2012-2040 skattas och används för att omvandla den i monetära termer uttryckta prognosen i LU till en prognos i ton per varugrupp och relation
- 6) **Framskrivning 2012-2040:** Görs mha ovanstående av basmatriserna, som avspeglar efterfrågan 2012

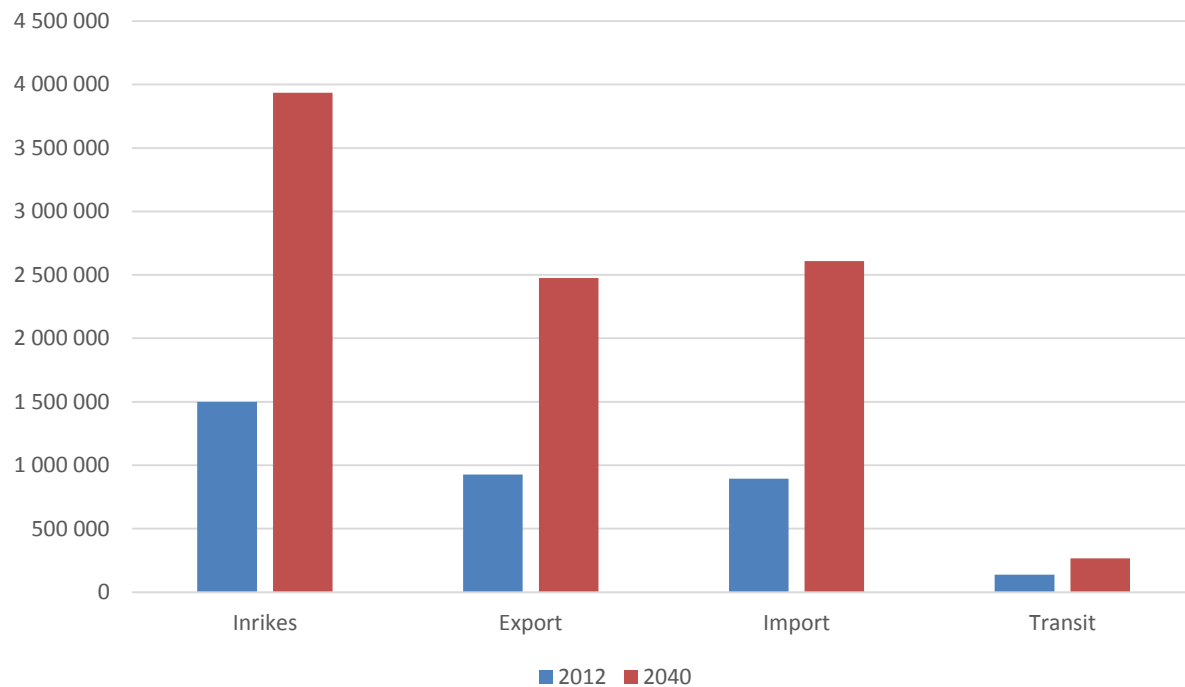
- 1) Nedbrytning av ekonomisk handelstruktur till transportefterfrågan i ton
- 2) Nationell godsprognos
- 3) Uppbyggnad av data till Sampers, EVA, Bangods, TEN Tec, m.m.

VFU, Långtidsutredningen, Utrikeshandel, Varuvärdesprognos...



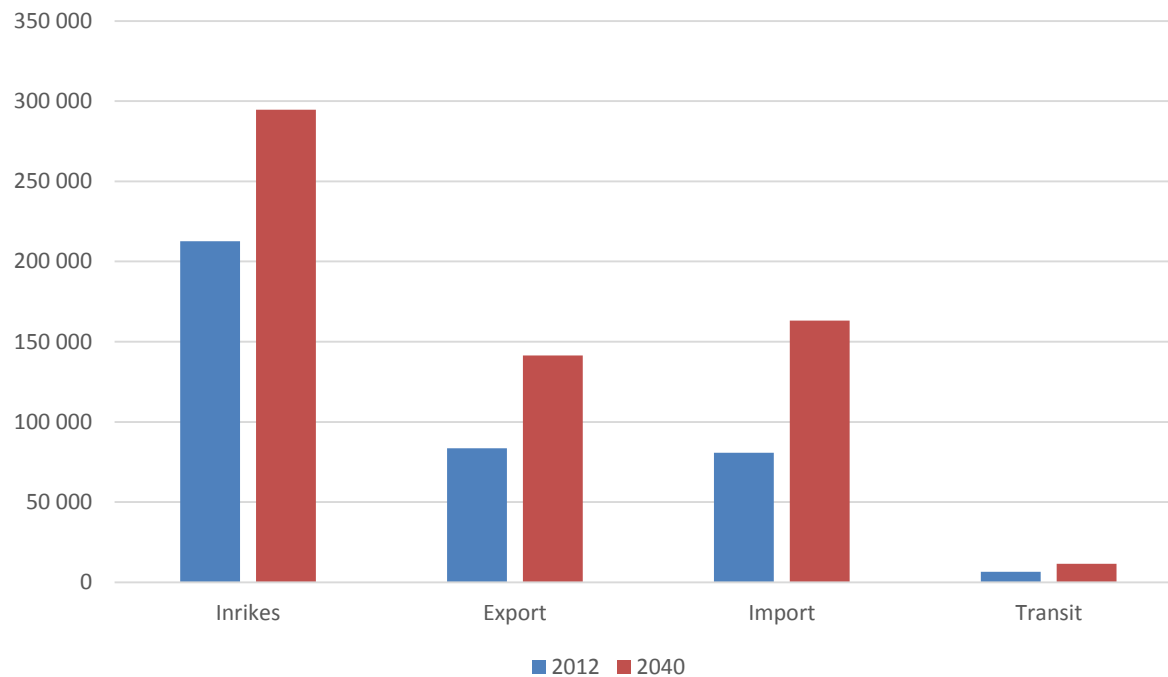
Beräknad produktion, export, import och transit år 2012 och 2040

MSEK per år i 2014 års prisnivå.



Beräknad produktion, export, import och transit år 2012 och 2040

kton per år



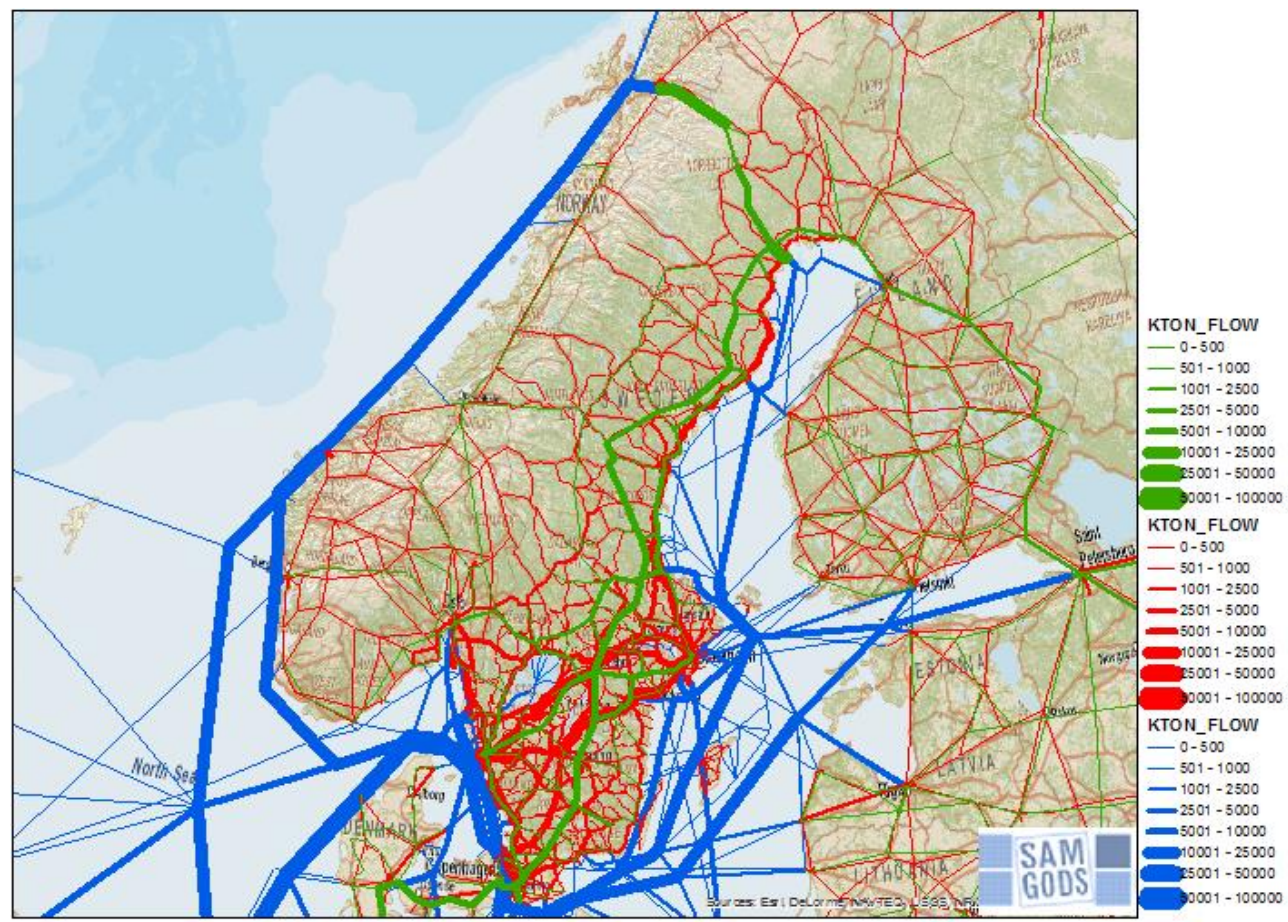
Landsfördelning handel - utveckling

Fördelning i kr

	Export (MSEK)		Import (MSEK)	
	2012	2040	2012	2040
Afrika söder om Sahara	19 556	65 498	11 315	23 670
Asien, Oceanien	142 851	469 845	161 293	538 834
Central- och Östeuropa, Turkiet	65 020	173 987	92 491	282 204
Latinamerika	25 894	72 118	14 170	35 207
MENA	38 045	88 319	3 613	8 953
Nordamerika	69 979	188 242	35 953	108 769
Norden	254 139	645 271	214 603	486 045
Övriga Västeuropa	391 895	807 874	466 579	1 162 181
Övrig	691	1 627	0	1
Totalt	1 008 071	2 512 779	1 000 018	2 645 863

Fördelning i %

	Export (Procent)		Import (Procent)	
	2012	2040	2012	2040
Afrika söder om Sahara	2 %	3 %	1 %	1 %
Asien, Oceanien	14 %	19 %	16 %	20 %
Central- och Östeuropa, Turkiet	6 %	7 %	9 %	11 %
Latinamerika	3 %	3 %	1 %	1 %
MENA	4 %	4 %	0 %	0 %
Nordamerika	7 %	7 %	4 %	4 %
Norden	25 %	26 %	21 %	18 %
Övriga Västeuropa	39 %	32 %	47 %	44 %
Övrig	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

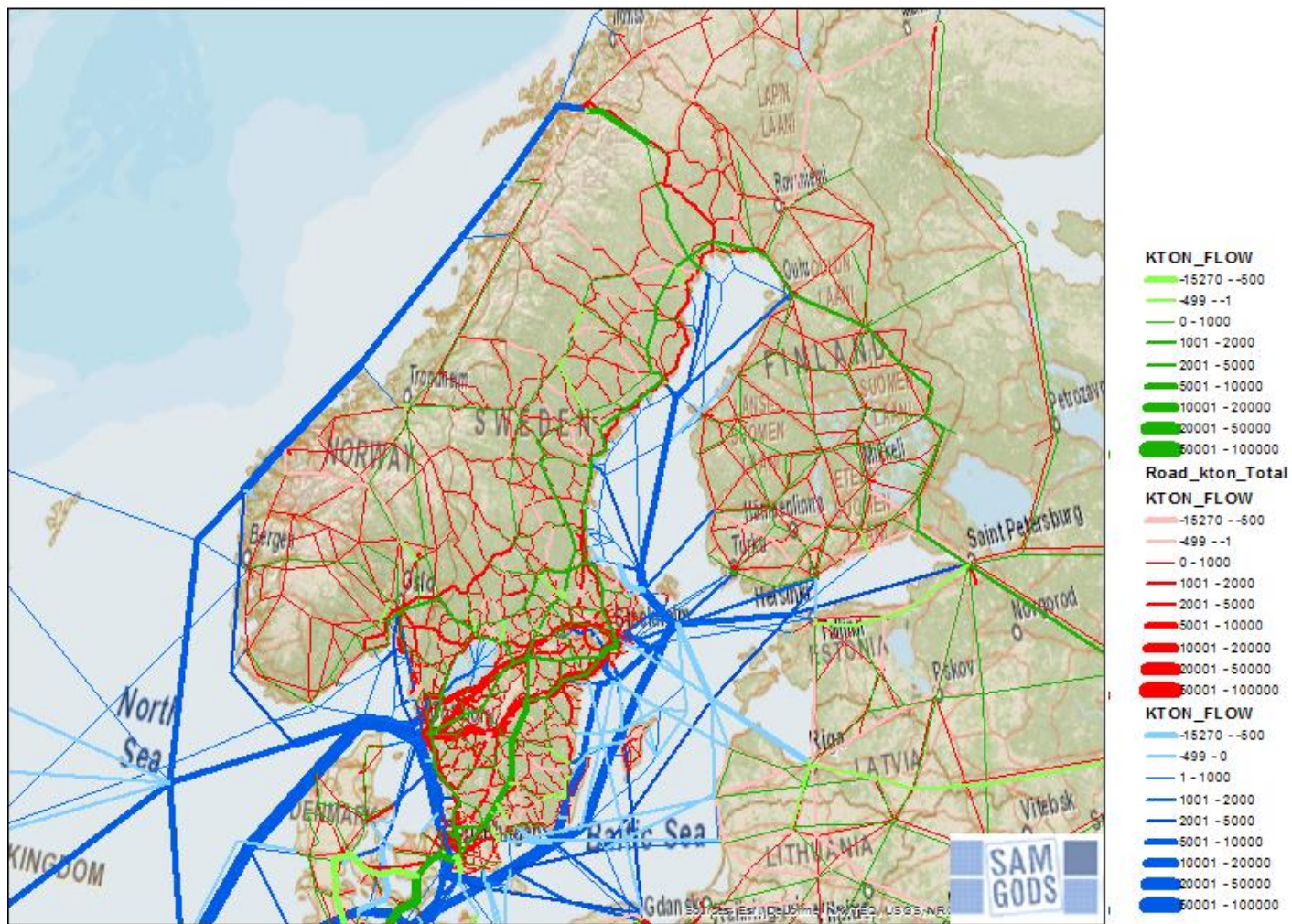


Modellresultat – Transportarbete 2012

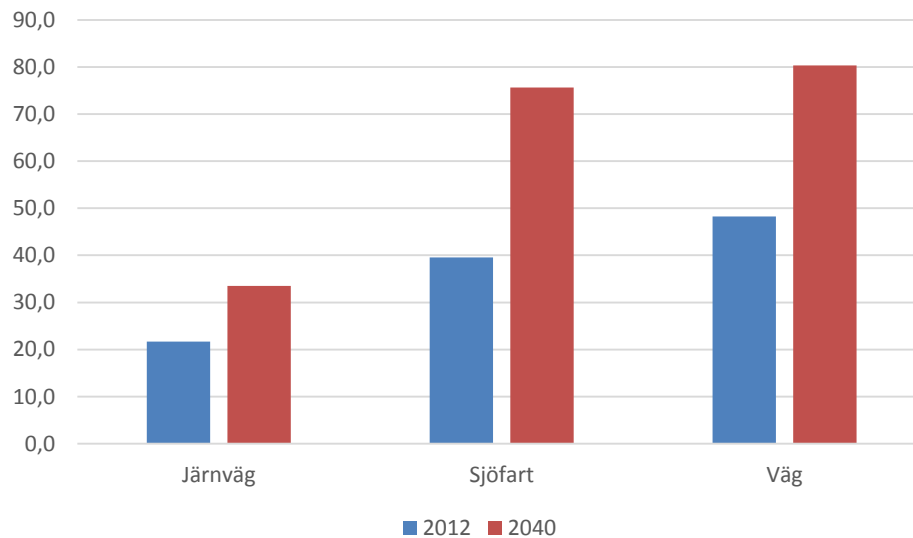
	Modell	Statistik
Väg	48.3	44.4*
Järnväg	21.7	22.0
Sjöfart	39.6	36.5
Total	109.5	102.9

Miljarder tonkilometer per år 2012, modellresultat jfr statistik

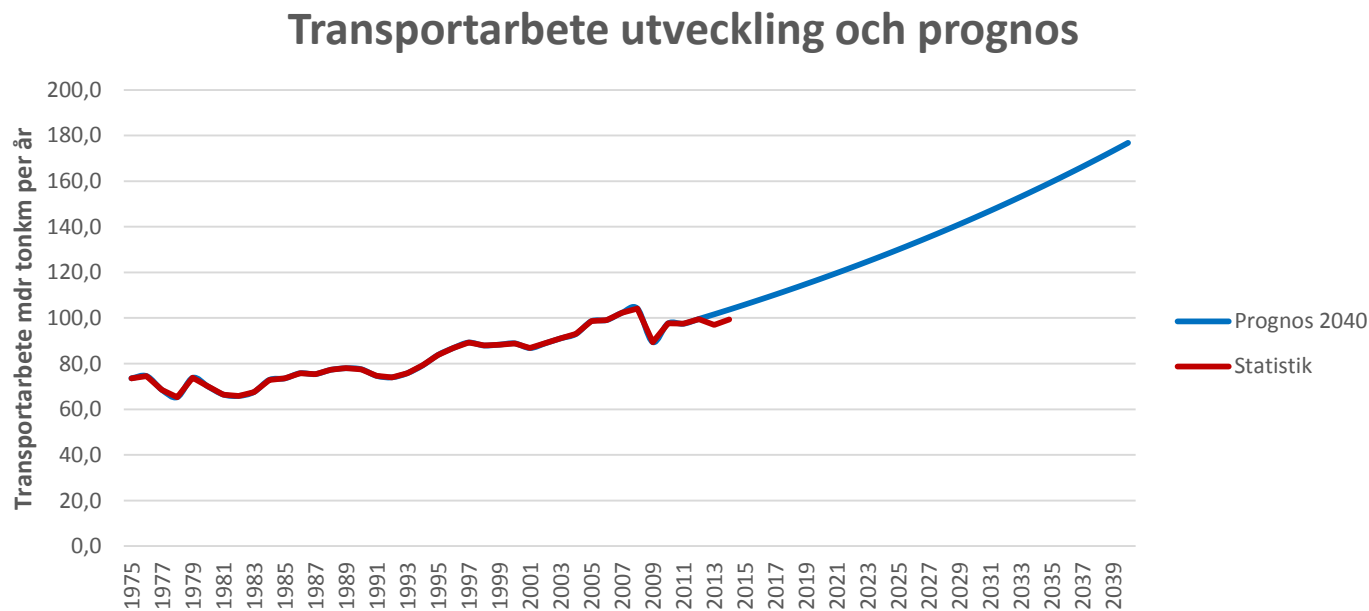
() Inrikesdelen av utrikestransporter med svenskregistrerade lastbilar ingår ej i statistiken, till skillnad från i modellresultatet*



Modellresultat – Transportarbetsförändring 2012-2040

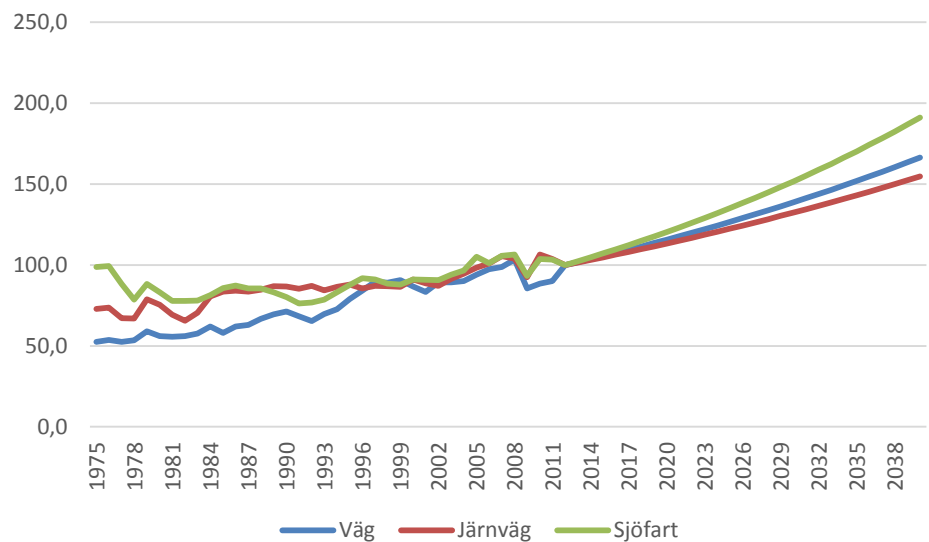


Modellberäknad utveckling 2012-2040 per trafikslag (miljarder tonkilometer per år)



(Statistik 1975-2014 i kombination med tillväxttakter från Samgods)

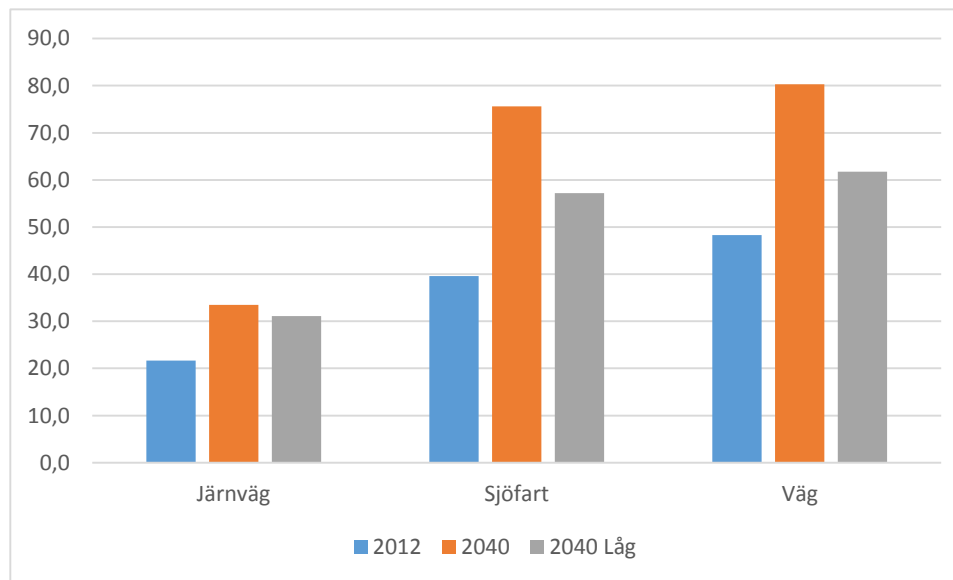
Historisk utveckling samt prognostiserad tillväxttrend



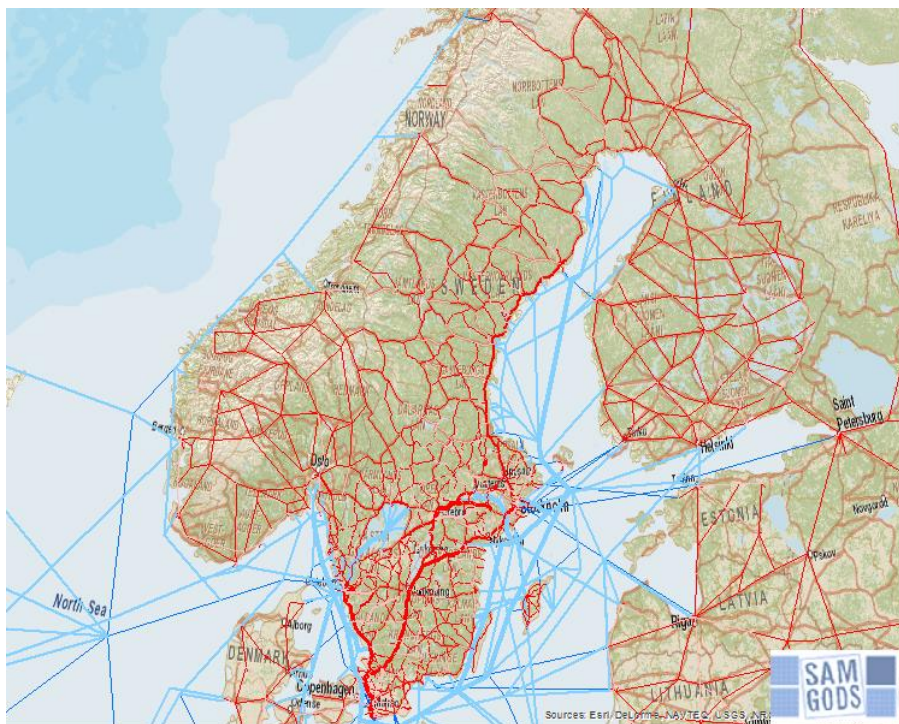
(Index 100 = 2012; statistik 1975-2012 i kombination med tillväxttakter från Samgods)

- ✓ Lägre godsvolymtillväxt
- ✓ Ej bränsleskattehöjning för väg
- ✓ Vägslitageavgift
- ✓ Högre tillväxt malm
- ✓ Tyngre lastbilar (74 ton)
- ✓ Längre tåg (750 m)
- ✓ Elektrifiering Meråkerbanen

Lägre tillväxt (1.1% per år istf 1.98% per år)



Utan bränsleskatteökning för väg

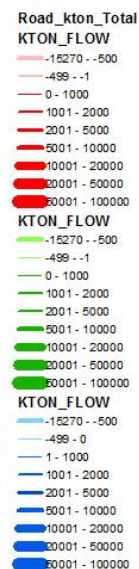


	Väg	Järnväg	Sjöfart
2040	80,3	33,5	75,6
Ej bränsleskatteökn.	86,8	32,6	69,6

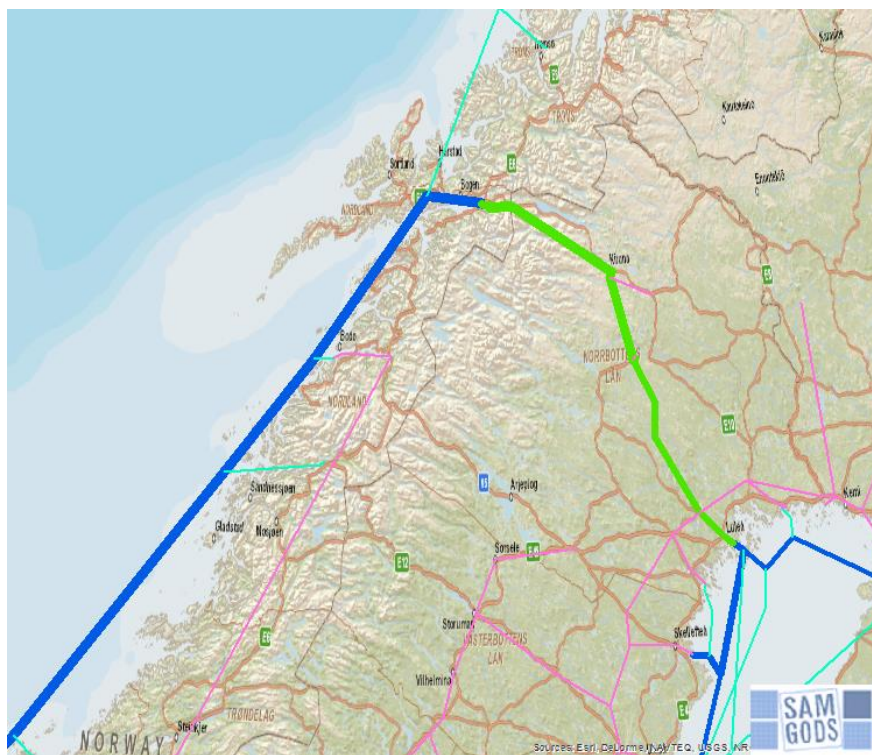
Vägslitageavgift



	Väg	Järnväg	Sjöfart
2040	80,3	33,5	75,6
Vägslitageavg.	79,7	33,6	76,3

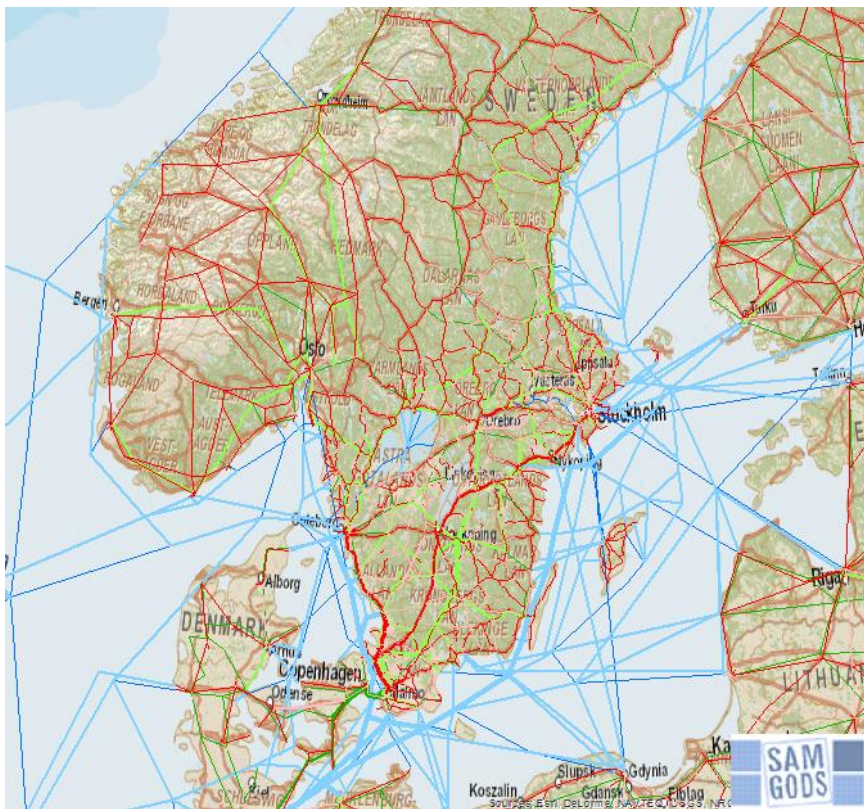


Malmökning



	Väg	Järnväg	Sjöfart
2040	80,3	33,5	75,6
Malmökning	80,5	36,1	76,9

Tyngre lastbilar



	Väg	Järnväg	Sjöfart
2040	80,3	33,5	75,6
Tyngre lastbilar	82,5	33,1	73,7

Längre tåg



	Väg	Järnväg	Sjöfart
2040	80,3	33,5	75,6
Längre tåg	79,5	34,9	75,1

Järnväg: Trafikering och godsvolym 2040 uppdelat på 5 st tågtyper, 12 varugrupper och drygt 300 sträckor i järnvägsnätet.

Väg: Trafiktillväxt per län (21st) och år under perioderna 2012-2040 och 2012-2060, uppdelat på Europavägar/övriga vägar samt LBU/LBS.

Sjöfart: Lastade/lossade volymer år 2040 per TEN-hamn (25 st)



<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

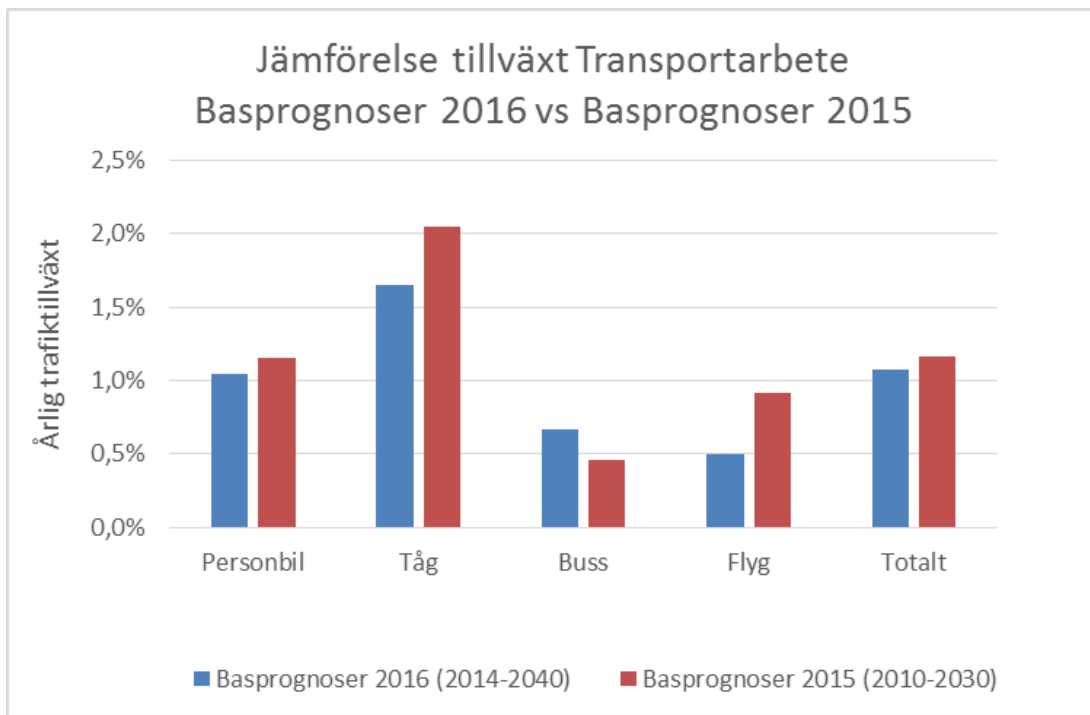
Sammanfattning

Prognosresultat

Resultat prognoser 2040 - Transportarbete

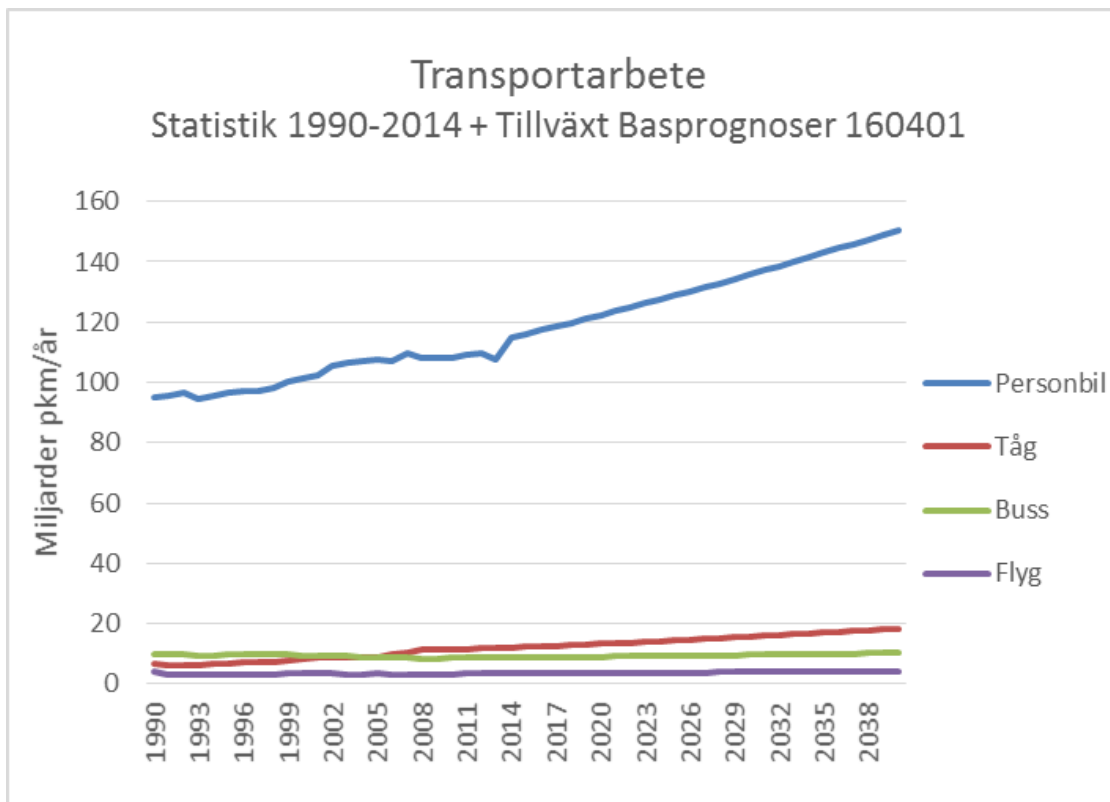
Lägre total årlig tillväxttakt av transportarbetet i 2016 års Basprognoser jfrt 2015 års dito - 1.1 % per år vs 1.2 % per år

- ✓ Lägre realinkomstökningstakt
- ✓ Oförändrat bilinnehav (bilar/capita) till 2040 – slår på bil som är det dominerande färdssättet



- ✓ Buss det färdssätt vars tillväxt ökar jämfört med 2015 års prognoser
 - Kombination av lägre realinkomstutvecklingstakt och oförändrat bilinnehav

Historisk utveckling samt prognostiserad tillväxttrend



Årlig tillväxt 2014-2040

Bil: 1.0 % (1.2 % i 2015 års Basprog)

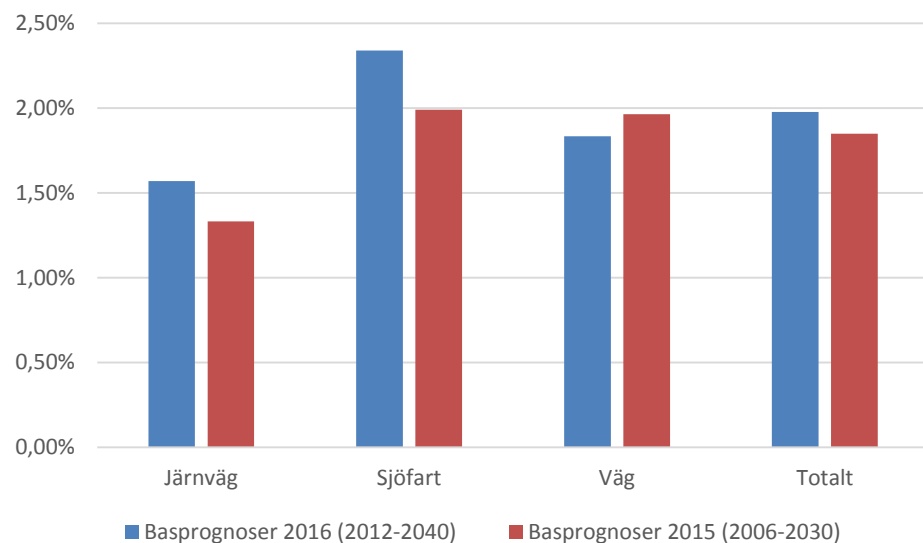
Tåg: 1.6 % (2.0 %)

Buss: 0.7 % (0.5 %)

Flyg: 0.5 % (0.9 %)

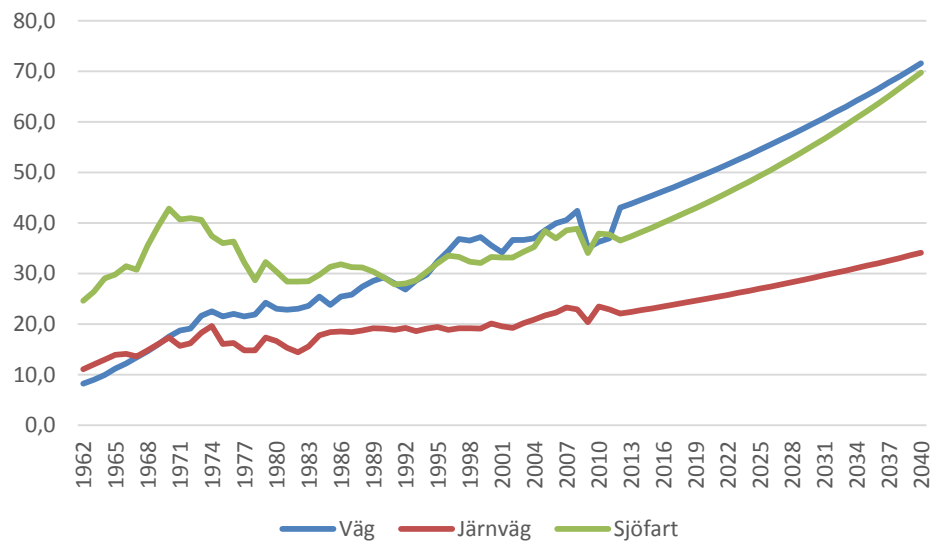
Resultat prognoser 2040 - Transportarbete

Något högre total årlig tillväxttakt av transportarbetet i 2016 års Basprognoser jfr 2015 års dito - 1.98 % per år vs 1.85 % per år



- Minskning för väg och ökning för sjöfart och järnväg beror på en antagen bränsleskatteökning för väg

Historisk utveckling samt prognostiserad tillväxttrend



(Mdr tonkm per år; Statistik 1962-2012 i kombination med tillväxttakter från Samgods=>2040)

Övrigt

Process och utvecklat samarbete

- ✓ Krafttag statistiken
- ✓ Samordning Indata
- ✓ Struktur och konjunktur, tillämpning
- ✓ Dialog ute, tolkning och kommunikation
- ✓ Årsklockan

Tack för idag! Hör gärna av er!

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

Fredric Almkvist
Trafikprognosansvarig
Fredric.almkvist@trafikverket.se

Petter Wikström
Expert godsprognoser
Petter.wikstrom@trafikverket.se

Per Eriksson
Trafikanalytiker, Statistikcenter
Per.f.eriksson@trafikverket.se

Tack för idag!

Länk till Samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser inom transportområdet:
<http://www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser>