

Dokumenttyp:  
DokumentID: [DokumentID]

Ärendenummer: TRV 2013/83082  
Projektnummer: [Projektnummer]  
Ert datum: [Motpartens datum]  
Ert ärendenummer: [Motpartens  
ärendelD]  
Version:1.0



**Trafikverket**

Telefon: 0771-921 921  
Texttelefon: 0243-750 90  
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

**Peo Nordlöf**

Sple  
Direkt: 010-123 58 27  
Mobil: 070-65 751 35  
peo.nordlof@trafikverket.se

Kommuniceras med:

cS  
cSpl (och ledningsgrupp)  
Nätverk Planering  
US(Sten Hammarlund)  
SamMod arbetsgrupp

## Årliga uppdateringar av prognosförutsättningar och verktyg

### Principer för årliga uppdateringar

Trafikverkets bastrafikprognoser används bland annat för objektskalkyler och därför finns behov av hög kvalitet och jämförbarhet. Hög kvalitet innebär t ex konsistens både inom och mellan olika delar i det system som Trafikverkets bastrafikprognos utgör. Med beaktande av detta, Trafikverkets instruktion samt uppdrag till Trafikverket att lämna förslag till vilka åtgärder som ska byggstartas respektive förberedas för byggstart 2015-2017 och 2018-2020 kommer Trafikverket att arbeta med årliga uppdateringar av förutsättningar, verktyg och bastrafikprognoser för person- och godstransporter enligt följande:

1. Vid behov och när det är lämpligt och möjligt, årligen uppdatera förutsättningar i form av järnvägs-, väg- ban- och sjöfartsnät, järnvägs- och flygtrafikering (tidtabeller) och trängselskatter/banavgifter.
2. Årligen uppdatera samhällsekonomiska analyser för de objekt i Nationell plan och regionala planer som ändrats under det senaste året, som är nytillkomna förslag eller som är objekt i nationell plan som byter grupp (1-3, 4-6, 7-12).
3. Vart 4:e år göra en större uppdatering av alla förutsättningar, verktyg och bastrafikprognoser, varvid alla samhällsekonomiska analyser i Nationell och regionala planer uppdateras.
4. I samband med att andra prognosförutsättningar än de angivna i 1 ovan under 4-års perioden skulle på ett icke försumbart sätt förändras eller visa sig vara fel eller bli behäftade med stora osäkerheter, så rekommenderas kompletterande känslighetsanalyser istället för uppdatering. Detta för att

säkerställa nödvändig jämförbarhet och konsistens för gällande  
bastrafikprognos.

### Uppdateringar från och med 1/10 2013

Med detta som bakgrund genomför Trafikverket fr o m 1/10-2013  
uppdateringar enligt:

- Uppdaterade väg- och järnvägsnät motsvarande förslag på ny nationell och nya regionala transportplaner för 2014-2025. Likaså uppdateras tidtabeller för järnväg map de beaktade förslagen på nya transportplaner.
- Uppdaterade indata i fallet med bilnehav.

Nya basstrafikprognoser tas fram map dessa uppdateringar, samt  
kvalitetssäkras, för att börja gälla för analyser from 1/4-2014.

En preliminär bedömning i dagsläget är att det till 1/10-2014, för en ny gällande basstrafikprognos from 1/4-2015, endast kommer att handla om ett mindre antal uppdateringar med avseende på fastställda planer. Däremot planeras till den 1/10-2015 en mer fullständig uppdatering av indata och verktyg för tillämpning i basstrafikprognoser from 1/4-2016. I samband med en komplett uppdatering beaktas i samband med det praktiska arbetet då officiellt publicerade nya scenarier på nationell nivå vad gäller utveckling på lång sikt för befolkning och ekonomi, effekten av i samband med uppdatering då fastlagda nya transportplaner, utveckling av export- och import av varor etc. Detta innebär att socioekonomiska data och vissa andra data för den kompletta uppdateringen behöver finnas till hands långt tidigare än hösten 2015, vilket gör att det inte alltid är möjligt att få med de allra senaste underlagen. Denna nya basstrafikprognos uppdateras sedan, pga jämförbarhet och konsistens, enbart utifrån vad som bedöms som absolut nödvändigt enligt punkterna 1-4 ovan under tre år. En ny komplett uppdaterad basstrafikprognos beräknas uppdateras under 2018/2019 samt vara gällande from 1/4-2020 osv.

Komplett uppdaterade gällande trafikprognoser till den 1/4 drygt 1.5 år efter ett val innebär att det i god tid för en eventuellt kommande åtgärdsplanering finns uppdaterade och kvalitetssäkrade basstrafikprognoser att tillgå.

### Bakgrund:

Enligt det nya planeringssystemet och Trafikverkets plan för att arbeta enligt detta, ska den första april varje år förutsättningar, verktyg och prognoser i arbetet med samhällsekonomi och

modeller finnas framme för tillämpning<sup>1</sup> Vidare behöver resursåtgång och så hög kvalitet som möjligt beaktas enligt infrastrukturpropositionen<sup>2</sup>.

Innebörden av hög kvalitet i fallet med Trafikverkets basprognoser, och därmed tillämpning i samband med objektskalkyler mm, påverkas av behovet av konsistens och jämförbarhet i kombination med aktualitet. Det kan dock uppstå en motsättning mellan aktualitet i trafikprognoser och jämförbarhet mellan olika prognoser, samt mellan aktualitet i trafikprognoser och jämförbarhet mellan olika samhällsekonomiska analyser.

Vid de årliga uppdateringarna av förutsättningar, verktyg och prognoser behöver man därför analysera hur uppdateringarna kan påverka konsistens och jämförbarhet. Alla objekt kommer inte att uppdateras varje år men däremot så uppdateras de objekt som får större förändringar i kostnad eller utförande samt de objekt som byter grupp.

När inte alla objekt är uppdaterade samtidigt och inte alltid utgår från samma årligt uppdaterade prognos så minskar det till viss del möjligheten att jämföra objekt. Det viktiga är att närmare studera "kritiska" objekt som kan antas påverkas mycket av förändringar i vissa prognosförutsättningar. Känslighetsanalyser kan/bör därför genomföras för vissa utvalda objekt med avseende på prognosförutsättningar vid de årliga översynerna enligt Trafikverkets mening. En känslighetsanalys har ofta inte lika höga krav på konsistens och jämförbarhet som bastrafikprognosen.

Vissa typer av modellanpassad indata kräver ett omfattande arbete (i tid och pengar) då de ska uppdateras, vilket också behöver vara med i bedömningen om hur ofta uppdateringen bör genomföras. T ex kräver beräkning av framtida bränslekostnader för bil omfattande beräkningar samt avstämningar med fordonsexperter och med Energimyndigheten. Vissa indata bygger också på data som tas fram mer sällan än varje år. Nationella resvaneundersökningar tas inte fram varje år men används t ex för att ta fram beläggningsgrader för personbilar. Nya makroekonomiska långtidsscenarier, sk Långtidsutredningar, görs inte heller varje år.

Enligt infrastrukturpropositionen bör en gällande basprognos kompletteras med känslighetsanalyser istället för flera prognoser.<sup>3</sup> Känslighetsanalyser kan göras antingen direkt i de samhällsekonomiska kalkylerna men än hellre med utgångspunkt som utgår från en trafikprognos som motsvarar t ex andra indata och som då klassas som en känslighetsanalys i relation till gällande basprognos. Eftersom en mer omfattande uppdatering av bastrafikprognosen föreslås göras vart 4:e år, i början av en mandatperiod, så kommer processen med att ta fram helt nya bastrafikprognoser att utgå från en viss regelbundenhet vilket ökar kvaliteten. Detta att jämföra med framtag av helt nya trafikprognoser på

---

<sup>1</sup> Trafikverkets instruktion: "... ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser"

<sup>2</sup> *Investeringar för ett starkt och hållbart Transportsystem*, Proposition 2012/13:25, s 88-89, utdrag enligt .....  
"Det är ytterst viktigt för de politiska besluten att de underlag som används vid beslut har tagits fram på ett kostnadseffektivt sätt samt med så hög kvalitet som möjligt." ..... samt .... "särskild vikt att prognoser uppdateras årligen och att de underbyggs med god kvalitet." ....

<sup>3</sup> *Investeringar för ett starkt och hållbart Transportsystem*, Proposition 2012/13:25, s 88-89, utdrag enligt ...  
"Effekterna av alternativa antaganden ska studeras genom känslighetsanalyser. Känslighetsanalyser är ett viktigt verktyg för att hantera olika dilemman, förutsättningar och antaganden. Känslighetsanalyser av ett prognosresultat är att föredra framför flera olika prognoser." ....

”uppdragsbasis” med kort varsel då processen präglas av mycket stor tidspress och kvalitetsrisker.

En samlad bedömning av Trafikverket, map jämförbarhet, konsistens, aktualitet samt tid- och resursåtgång, resulterar i att Trafikverket planerar att arbeta med årliga uppdateringar av förutsättningar, verktyg och bastrafikprognoser för person- och godstransporter enligt punkterna 1-4 ovan.

Alla indata till prognosmodellerna beskrivs i rapporten ”Modellanpassade indata och omvärldsförutsättningar”<sup>4</sup>. Mera detaljerade bakgrunder ges i det ännu så länge Trafikverksintern PM:an ”LU-nedbrytning – uppföljning och framtidsutblick” daterad 17/9-2013.

### **Förutsättningar som inte årligen bör uppdateras i bastrafikprognoserna:**

Befolkningsutveckling på nationell och regional nivå. Vi kan omdisponera befolkning inom en region utifrån kända förändringar som diskuteras med våra regionala parter.

Makroekonomiskt scenario på nationell nivå

Disaggregerade socioekonomiska data (inkl s k markanvändning)

Bränslekörkostnad bil - påverkar trafikgenerering

Övrig körkostnad bil - påverkar trafikgenerering

Bilnehav

Efterfrågan på godstransporter

Biljettpriser kollektivtrafik

---

Dokumentdatum: 2013-11-06

DokumentID: [DokumentID]

Version: 1.0

Ärendenr: TRV 2013/83082

Projektnr: [Projektnummer]