



Känslighetsanalys biltrafik och dimensionering

1) Känslighetsanalys biltrafik i storstäder

I arbetet med Nationell transportplan 2014-2025 så har Sampers bilinnehavsmodell testats, vilket redovisas i PM-an "Känslighetsanalys med alternativa bilinnehavsprognoser 2030", se TRV's hemsida. Det visar sig att av resultatvariablerna från bilinnehavsmodellen är det i första hand antalet körkort, i andra hand antalet bildisponerare och i tredje hand antalet bilar som påverkar resandet i Sampersprognoserna. I den officiella 2030-prognosen kan körkortsinnehavet (som mest påverkar resandet) möjligen anses vara aningen för lågt medan bilinnehavet förefaller vara för högt. Sammantaget ger detta scenario en tillväxt för bilresandet som troligen är för hög, framförallt i storstadsområdena. Se PM-an för mer detaljer.

Man bör därför för objekt i storstäder överväga att genomföra en känslighetsanalys med lägre biltrafik. För fall där nivån på biltrafiken bedöms ha en avgörande betydelse för slutsatserna i den samhällsekonomiska analysen skall känslighetsanalys genomföras. Detta gäller främst objekt för biltrafik men kan också vara aktuellt för kollektivtrafikanalys med Sampers/Samkalk. Metoden är framtagen utifrån resultaten av testerna i PM-an "Känslighetsanalys med alternativa bilinnehavsprognoser 2030". Känslighetsanalysen genomförs enligt:

I EVA-verktyget:

Endast uppräkningsstalet för personbil ska räknas om, inte för lastbilar. Samma formel används för omräkning av uppräkningsstalen för både 2030 och 2050.

Andelen 0,6 av huvudanalysens biltrafikuppräkningsstal, beräknas enl:

- X = Huvudanalysens uppräkningsstal
- $Y = 1 + 0,6 * (X - 1)$
- Y = Nytt uppräkningsstal för känslighetsanalys

Med Sampers/Samkalk-verktyget

Använd alternativ SAMS-databas:



- Mapp: Känslighetsanalys Samsdatabas för känslighetsanalyser, finns på den FTP-area där själva Sampers-riggningen ligger
- Fil: Sams2030_alt_bensinpris_130213.mdb

Den alternativa SAMS-databasen kan användas i Sampers oavsett om det är samkalk eller annat verktyg som används för den efterföljande kalkylen.

2) Dimensionerande prognoser

De persontrafikprognoser som Trafikverket beslutat ska användas i arbetet med Nationell plan 2014-2025 innehåller resultat som inte alltid är så bra att använda för dimensionering vid planering. Om det finns kunskap om verkligheten som är bättre så kan prognosen justeras. Dimensioneringar bör då utgå från den officiella prognosen men justerad lokalt efter verkligheten och förväntade planer enligt:

- 1) Trafikverkets basprognos ska vara utgångspunkt för bakgrundsflöden
- 2) Justering utgående från trender och historik
- 3) Justering utgående från exploatering

För Samhällsekonomiska kalkyler är dock jämförbarheten väldigt viktig, där bör Trafikverkets basprognos användas utan justeringar.