

Makroekonomiska indata till Sampers – del 2

Inledning

I samband med uppdatering av Sampers har Trafikverket initierat ett projekt vars syfte är att i detalj se över vissa indataparametrar av makroekonomisk karaktär hörande till Sampers-systemet. Detta görs genom en bedömning av hur dessa parametrar uppskattats tidigare och utifrån detta föreslå nya värden. Resultatet av projektet är två dokument. Ett dokument (del 1) fokuserar på beskrivning av hur Samperssystemet konkret fungerar idag samt några utblickar vad gäller utvecklingsbehov. Ett annat dokument (del 2, dvs detta) fokuserar på konkret uppdatering av vissa indataparametrar till Samperssystemet.

Bedömning av tidigare använd metodik

Reskostnader

Regionala och långväga modellen

Enligt användarhandledningen (2, sid 28) användes följande värden för inkomstutveckling och prisnivåer i 2008 års åtgärdsplanering (den sista kolumnrubriken är 2020REF i referensen men har här ändrats till 2040REF) :

	2006	2020mEET	2020REF	2040mEET	2040REF
Prognosår	2006	2020	2020	2040	2040
Realink.utv.	1	1,3	1,3	1,93	1,93
Årtal kost.	2006	samma för alla			
KPI	284,2	samma för alla			

Årtalet för kostnader är 2006, vilket innebär att alla kostnadsdata ska vara angivna i denna prisnivå. KPI-värdet avser 2006, vilket innebär att Sampers räknar om kostnadsnivån till 1997 års nivå. Detta är korrekt. Realinkomstutvecklingen för 2006 är satt till 1, vilket inte är korrekt, eftersom detta värde ska avse utvecklingen från 1997. Motsvarande korrigeringsfaktor skulle behövas även för övriga år. Effekten är att kostnadskänsligheten underskattats, och att resandet därmed underskattats, särskilt för dyrare färdstätt och längre resavstånd. Underskattningen påverkar såväl JA som UA.

Avdragsparametrarna avstånd och tidsvinst avser enkel resa. I åtgärdsplaneringen 2008 användes följande värden för avdragsparametrarna år 2006 (2, sid 28):

	2006	2020mEET 2020REF	2040mEET 2040REF
Skatt marg.	0,4	samma för alla	
Skatt tidsvinst min	30	samma för alla	
Skatt avstånd km	2	samma för alla	
Skatt gräns kr	7000	samma för alla	

Avdragseffekten beräknas först med angivna kostnadsindata (i 2006 års prislivå) för kollektivtrafiktaxa och körkostnad med ovan angivna gränser. I själva modellberäkningen justeras för prislivå med KPI för kostnadsåret. Detta är också korrekt.

Bilnehavsmodellen

Bensinpriserna ska vara i 1997 års prislivå. Följande värden har använts som indata till bilnehavsmodellerna enligt (2):

Årtal	Bensin- pris	Bnp	Leasing
2006	10,26	3,5	4
2007	10,64	1,8	4
2008	11,97	3,2	4
2009	12,20	2,7	4
2010	12,40	2,3	4
2011	12,56	1,7	4
2012	12,71	1,5	4
2013	12,88	1,7	4
2014	13,05	1,6	4
2015	13,22	1,6	4
2016	13,40	1,5	4
2017	13,57	1,6	4
2018	13,76	1,5	4
2019	13,94	1,5	4
2020	14,13	1,5	4

Om prisdata avser 1997, och om indata även innehållit data för perioden 2001 – 2005 så är det korrekt.

Inkomster

Regional och långväga modell

Den önskade definitionen av inkomst är förvärvsinkomst. Den nedbrytning som gjorts av LU (6) har som målsättning att så nära som möjligt motsvara denna definition. Eftersom samma definitioner används för utgångsläge och prognosår finns det inte anledning att tro att skillnader i definitioner skulle påverka prognosutfallet.

I åtgärdsplaneringen 2008 var enligt uppgift (Lars Johansson, Trafikverket) inkomstfördelningen given i 1997 års prisnivå för basscenariot 2006. Om detta även gäller åren 2020 och 2040 är tillämpningen korrekt.

Bilnehavsmodell

Enligt användarhandledningen (2) används bilnehavsmodellen för att ta fram bilnehavsutvecklingen från år 2002 och framåt. För detta krävs dels SamsBilAntal-tabell för år 2001, dels ett utgångsläge på kommunnivå för 2001 (Kpb2001.dat). Enligt (11) har en ny SamsBilAntalstabell för 2002 tagits fram av VTI. När det gäller Kpb2001 anges i (12) att en sådan fil skapats som kopia av Kpb1998.dat. Enligt (11) avser bilnehavsprognosen perioden 2006 – 2020. En Kpb2006.dat har (enligt samma källa) skapats genom att kopiera Kpb1998.dat. Detta innebär att bilnehavet på kommunnivån de facto kommer att skrivas fram från 1998 års nivå i stället för från 2006 års nivå. Denna utveckling tillämpas sedan på SamsBilAntal för 2006. Om denna verkligen avser 2006 eller om den avser 2002 framgår int av de källor som studerats.

När det gäller inkomstutvecklingen har ett värde för perioden 2006 – 2020 använts. Detta innebär att inkomstutvecklingen mellan 1997 och 2006 inte beaktats (det är 1997 års inkomstfördelning som skrivs fram med inkomstutvecklingen).

Rekommendation avseende uppdatering av indataparametrar för 2010 och 2030

Följande rekommendation ges avseende uppdatering till utgångsläge 2010 och prognosår 2030.

Sampers regionala och långväga modeller:

Kostnadsår:

2010. Alla kostnadsindata ska anges i denna prisnivå

Realinkomstutveckling per capita:

Ska så långt möjligt avse förvärvsinkomst. För 2010 ska avse perioden 1997 – prognosåret, dvs. 1997 – 2010 för prognosår resp 1997 – 2030 för prognosår 2030.

KPI

2010 års KPI anges, dvs. 303,46

Skatteavdrag

Marginal effekt: bedömt genomsnittsvärde för marginalsattesats för personer med bil i hushållet. 0.4 är ett approximativt medelvärde som hittills använts. Mindre justeringar av detta har liten betydelse.

Tidsvinster: oförändrade regler (dvs 30 min enkel resa). Denna restidsvinst har visat sig bäst förklara förekomsten av resavdrag. Med oförändrad avdragspolicy finns inget skäl att ändra detta.

Avstånd: oförändrat (saknar betydelse)

Gräns: totalbelopp i kostnadsårtalets prisnivå, dvs 9000 kr

Sampers bilinnehavsmodell

Idealt tas först SamsBilAntal och Kpb2010.dat fram "på riktigt" för utgångsläget 2010. Även om det – som det står i användarhandledning och manual – är enklast att kopiera filer för tidigare år, så är det inte korrekt. Årsdata.txt och Kbef-filerna ska avse perioden 2010 – 2030.

BNP-utvecklingen i Årsdata.txt avser BNP per capita.

Kostnadsårtalet spelar ingen roll, eftersom prisnivån för bensinpriserna ska anges i 1997 års prisnivå.

Realinkomstutvecklingen (i Sampers scenariogränssnitt) ska avse perioden 1997 – 2010 för prognosår 2010, och perioden 1997 – 2030 för prognosår 2030.

Detta ger en konsistent prognos, där enda problemet är att det inte finns någon separat inkomst-uppräknings för perioden 1997 – 2010 (se del 1).

Rekommendation avseende övriga uppdateringar för 2010 och 2030

Avdrag: Någon form av hantering av tullar bör införas. Detta kan dock vara ganska komplext.

Bilnehavsmodell: Uppdatering med hänsyn till körkostnad i stället för bensinpris bör genomföras. Dessutom bör möjligheten att genomföra inkomstuppräknig från 1997 till utgångsläget för prognosperioden införas.

Referenser

- 1 Transek (2004) Utveckling av Sampers 2.1 Del 1 Estimeringen inkl tilläggstester. Rapport 2004:1
- 2 Användarhandledning till Sampers SIKA 2010 (internt arbetsmaterial som övergått till TRV?)
- 3 Rapport om storstadsdominans, ojämställdhet och fusk med reseavdraget. Svenska bussbranschens riksförbund, Buss & Samhälle 2006.
- 4 Transek (2004) Sampers, Teknisk rapport del 2 Regional Trips
- 5 VTI (2002) Modeller och prognoser för regionalt bilinnehav i Sverige VTI Rapport 476 2002
- 6 Trafikanalys (2010) Indata till de nationella svenska person- och godstrafikmodellerna sampers och Samgods för prognosår 2030 Trafikanalys PM 2010:1
- 7 Lundberg Eliasson Sundbergh (2009) Alternativa scenariers påverkan på lönsamhet. Trafikverkets publikation 2009:98
- 8 Sampers Användarmanual 2.6.2
- 9 PM "Rättelser av bilinnehavsmodellen i Sampers 2001-10-18"
- 10 Peter Roming (2008) PM om tillämpningen av bilinnehavsmodellen under perioden december 2007 – januari 2008, PM Railize 2008-01-11
- 11 VTI Basårsdata 2002 PM 2003-12-01, rev 2004-02-20
- 12 Data till bilinnehavsmodellen, Helena Braun 2004-09-01