

**Sampers användardagar
2019-10-22**

**Christian Nilsson
WSP**



TRAFIKVERKET

Inriktningsplanering

- Bakgrund
- Genomförda analyser inom "inriktningsplaneringen"
- Utmaningar

Bakgrund

Politisk cykel och transportprognoser

Tidspress



Principer för tidigare Basprognoser

Regeringens proposition
2012/13:25



Prop.
2012/13:25

Investeringar för ett starkt och hållbart
transportsystem

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 oktober 2012

Fredrik Reinfeldt

Catharina Elmsäter-Svärd
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Kapacitetsutnyttjandet i delar av transportsystemet är tidvis högt. Detta är särskilt tydligt i storstadsregionerna, på de högtrafikerade järnvägsspåren och längs de större transportstråken. Den trängsel som ibland uppstår resulterar i stora kostnader för samhället. Under senare år har problemen i järnvägssystemet varit påtagliga och visat på behovet av att stärka drift, underhåll och reinvesteringar i denna infrastruktur. Vidare pågår och planeras en rad investeringar i näringslivet runt om i landet som kräver ökad transportkapacitet samtidigt som allt fler företag, men även enskilda och myndigheter, vill minska sin klimat- och miljöpåverkan.

Det systematiska arbete som regeringen har påbörjat ger nu resultat. Allt fler transporter blir hållbara och kommer fram i tid. Denna proposition har som inriktning att detta arbete intensifieras för att komma till rätta med de problem som finns samt att möta de behov i form av ökad kapacitet som nu förutses.

Regeringen redovisar i propositionen behov av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 och lämnar förslag till ekonomisk ram och vägledning för prioritering i den planering av åtgärder i nationell plan som följer efter riksdagens beslut.

Regeringen föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2014–2025 ska uppgå till totalt 522 miljarder kronor. Detta innebär en kraftigt ökad ram i förhållande till tidigare riksdagsbeslut och motsvarar en ambitionsökning med närmare 20 procent i jämförbara priser.

”Det är centralt att de prognoser för trafikutveckling som ligger till grund för kommande åtgärdsplanering utgår från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för transportinfrastrukturen.”

- Vad är beslutade förutsättningar?
- Vad är beslutade styrmedel?
- Vad är beslutade planer?

Vad är egentligen beslutat?

- EU-krav på reduktion av CO₂-utsläpp
 - Personbilar
 - Max 95 g/km 2021 (beslut 2009)
 - Reduktion med 37,5 procent mellan 2021 och 2030 (beslut 2019)
 - Tunga fordon
 - Minskning med 30 procent mellan 2019 och 2030
- Reduktionsplikt
 - Beslutade nivåer 4,2% för bensin, 21% för diesel
- Uppräknig drivmedelsskatter
 - Real ökning med 2% per år
- Höghastighetsbanor?
- Klimatmål?
- 73-punktsprogrammet?

Utkast till sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna

Sverige är ett fantastiskt land men vi står tillsammans inför stora utmaningar: klimatförändringar, bristande integration, segregation och bidragsberoende, en globalisering som fortsätter att pröva vår konkurrenskraft, ökade klyftor, ökad polarisering och rasism, gängbrottslighet, demografi, bostadsbrist och ett allt mer osäkert närområde.

Förslagen i denna överenskommelse kan handlingskraftigt möta dessa utmaningar genom att läsa upp gamla knutar och åstadkomma systemförändringar som kan vara stabila över tid. Våra partier har skilda ideologiska utgångspunkter men förenas i försvaret av den liberala demokratis grunder; en stark rättsstat, ett orubblig skydd för den enskilda människans fri- och rättigheter, motstånd mot främlingsfientlighet, oberoende fria medier, jämställdhet.

Genomförda analyser

Tre prognoser

- Prognos A - beslutad politik
 - Basprognosen med ”de vanliga förutsättningarna”
- Prognos B - beslutad och aviserad politik samt att klimatmålen skall nås
 - Högre krav på fordon
 - Biodrivmedel
- Prognos C - beslutad och aviserad politik plus styrmedel samt att klimatmålen skall nås
 - Högre drivmedelsskatter
 - Max 20 TWh biodrivmedel (idag används ca 15 TWh)
 - Differentierad kilometerskatt
 - Högre för tunga fordon
 - Högre i större tätorter

Förutsättningar för prognoser

		2017	2040		
			Prognos A	Prognos B	Prognos C
Priser (kr/liter)	Bensin	14	21	29	36
	Diesel	15	23	27	32
Genomsnittlig kilometerskatt (kr/mil)	Person	-	-	-	10
	Gods	-	-	-	20
Körkostnad (kr/mil)	Lätta fordon, Bensin/diesel/el	21/21/13	20/21/14	22/22/14	34/33/24
Genomsnittlig körkostnad är beräknad genom ett viktat medelvärde av olika fordonstyper. Övrig körkostnad är 10 kr/mil	Genomsnitt	21	18	18	29
	Tung trafik Diesel/el	37/-	37/22	46/26	73/46
	Genomsnitt	37	35	40	65
Andel elbilar	Lätta fordon	1-2%	28%	46%	49%
	Tunga lastbilar	0%	18%	39%	37%

Högre drivmedelspriser,
men lägre körkostnader i A
och B

Skillnader i körkostnader
beroende på drivmedel

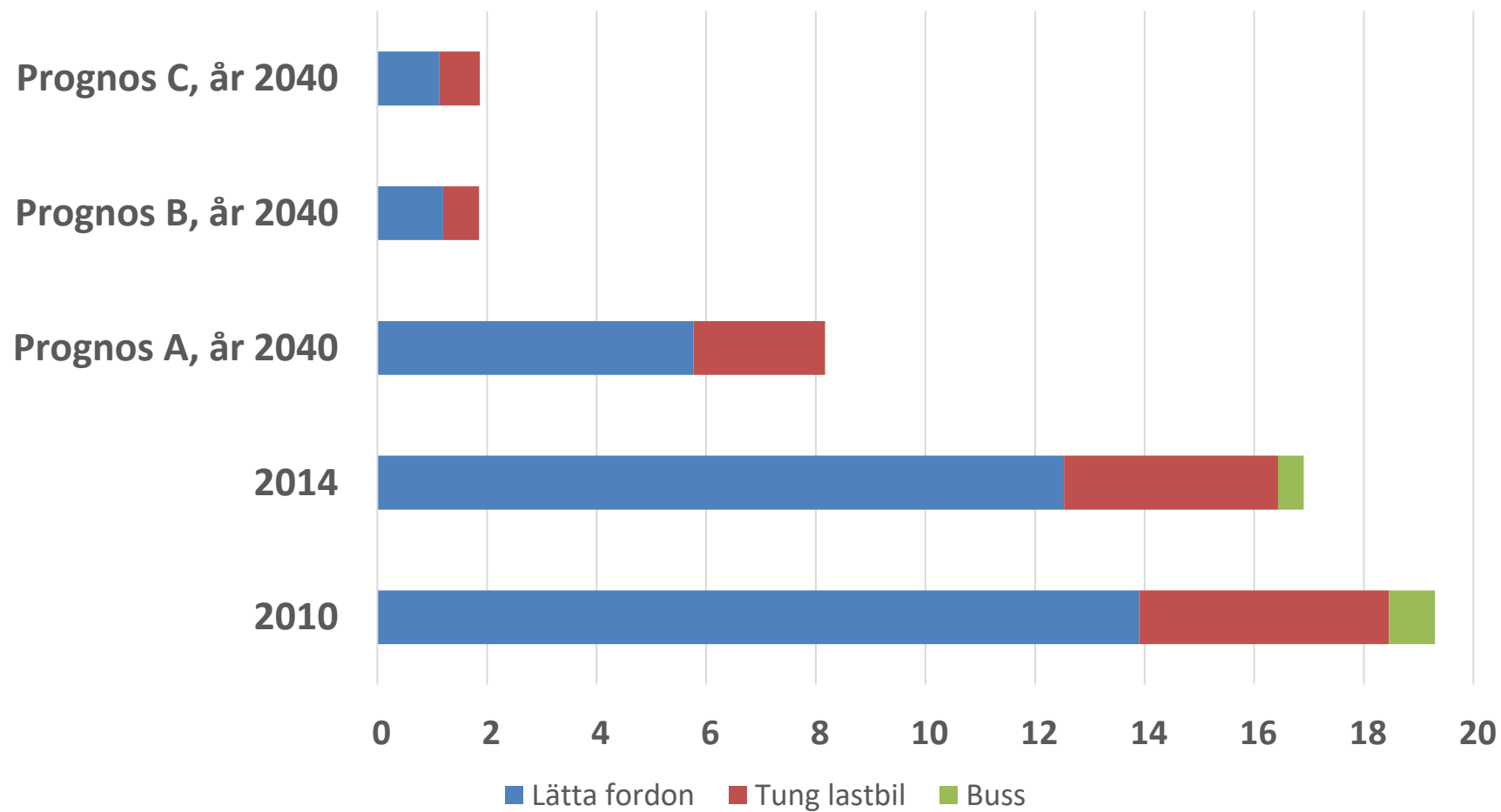
Högre körkostnader i C

*Dessa värden togs fram
våren 2019 och har senare
uppdaterats pga nya och
ändrade förutsättningar inför
arbetet med Basprognos
2020*

Övergripande resultat från gjorda prognoser

- Övergripande resultat
 - Prognos A
Ca 58% reduktion av CO₂-utsläpp till 2040 (-45% till 2030).
 - Prognos B
Mer biodrivmedel, mer eldrivna fordon, det händer inte så mycket med trafiken. Klimatmålet nås.
 - Prognos C
Ökade körkostnader, minskad trafik jämfört med A och B. Klimatmålet nås.

Utsläpp av CO2 (miljoner ton per år)



Hur påverkas den samhällsekonomiska lönsamheten?

Typ av objekt		Påverkan på den samhällsekonomiska lönsamheten för en analys baserad på....	
		... prognos B istället för A	... prognos C istället för A
Järnvägsinvesteringar		Liten påverkan	Ökad lönsamhet
Väginvesteringar	Påverkar vägtrafikarbetet (men inte trängseln)	Något ökad lönsamhet	Minskad lönsamhet
	Stor påverkan på trängseln	Liten påverkan	

Utmaningar i analysarbetet

Utmaningar i analysarbetet

- Antaganden
 - Hur skapar man scenarier?
 - Vad är "beslutad politik"?

 - Hur skall en kilometerskatt utformas? Vad är "rättvist"?
 - Skilja mellan lätt och tung trafik?
 - Storstäder – tätorter – landsbygd?
 - Fossildrivna – eldrivna fordon?

 - Hur stor andel elfordon?
 - Kan elfordon laddas "överallt"?

Utmaningar i analysarbetet (forts)

- Interpolering och extrapolering
 - Klimatmål för 2030 och 2045, trafikprognoser 2040
 - Linjär utveckling?
- Hur mycket trafik finns det på vägarna?
 - Det skiljer mellan Trafas statistik och Trafikverkets basprognos
- Analyser transportefterfrågan "Sampers"
 - Hur ser framtidens fordonsflotta ut?
 - Högre körkostnader, påverkar bilinnehav
 - Större skillnader i körkostnader
 - Implementering av differentierad km-skatt
- Effektberäkningar, "Samkalk"
 - Andra emissionsfaktorer
 - Högre andel el
 - Annan andel biodrivmedel
 - Andra modelluttag
 - Biodrivmedel
 - Skatter

Frågor?

christian.nilsson@wsp.com