

FAQ - Trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser från 15 juni 2020

- **Varför används inte samma trafikprognoser som tidigare, 2018 års Basprognoser?**

Svar: Trafikverket har i enlighet med sin instruktion¹ från regeringen bland annat i uppdrag att *ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser* för gods- och persontrafiken inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Den största skillnaden gentemot 2018 års Basprognoser är en ny uppsättning förutsättningar (socioekonomisk information om befolkning, arbetsplatser, bilinnehav med mera), prognosbedömningar och genomförda åtgärder (investeringar, hastighetsförändringar). De framtida prognosåren är förutom basåret 2017, år 2040 samt år 2065. En ytterligare nyhet är även att såväl gods- som personprognoserna är framtagna med nya programversioner av prognosmodellerna (Samgods och Sampers).

Trafikprognosens basår är det år som är utgångspunkt för prognosen, och det år som modellerna valideras mot (och vid behov kalibreras). Basåret är även basår för prisernas/kalkylvärdenas priser. Basåret ska vara ett år som redan har varit, så att man kan få verkliga data för det året. Men det får samtidigt inte vara för långt tillbaka från dagsläget. Det första prognosåret (2040 i den nya basprognosen) väljs ganska långt fram i tiden eftersom infrastrukturåtgärder ofta tar lång tid att genomföra och sedan har en mycket lång livslängd. Vanligen väljer man ett prognosår omkring 20 år in i framtiden. Det andra prognosåret (2065 i den nya basprognosen) används framför allt till att beräkna hur åtgärders och investeringars effekter utvecklas på mycket lång sikt, vilket bl a behövs för samhällsekonomiska beräkningar.

¹ Förordning (SFS 2010:185) med instruktion till Trafikverket med ändring tom SFS 2019:574.

Bland annat anges 2 § 5. *ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,*

- **Hur ofta ändras trafikprognoserna?**

Svar: Prognoserna uppdateras vart 4:e år, däremellan sker vartannat år en mindre justering av karaktären felrättningar, ny implementerad kunskap om förutsättningar av mindre betydelse men likväl i sådan grad att prognosen därmed kan anses vara aktuell. Nästkommande trafikprognoser kommer att tas fram till våren 2022 med mindre justeringar.

- **Är det Trafikverket som avgör vilka förutsättningar som används för Trafikprognoserna?**

Svar: I enlighet med Trafikverkets *Riktlinjer för framtagande av trafikprognoser* (TDOK 2011:465, gäller från 2016-04-01) är Trafikverkets prognoser i så hög grad som möjligt konsistenta mot andra (externa) officiella prognoser och scenarier. Ekonomisk utveckling liksom befolkningstillväxt, sysselsättning och annan utveckling bygger därför på bland annat ekonomiska framtidsbedömningar, såsom långtidsutredning, långsiktiga ekonomiska prognoser, befolkningsprognoser, EU:s beslutade krav på fordonstillverkare samt scenarier över energiprisernas långsiktiga utveckling (bland annat baserade på EU-kommissionens förutsättningar). För godsprognoserna är en viktig förutsättning utrikesvaruhandelns utveckling och fördelning, därför tar Trafikverket fram en sådan prognos utifrån bland annat bedömning av OECDs olika grupper av länders BNP-utveckling. En annan viktig förutsättning för godsprognoserna är hur varuvärden förväntas utvecklas över tid, varför Trafikverket även gör sådana prognoser. Offentlig statistik används men även andra modeller och indata, om dessa är vetenskapligt granskningsbara. För att genomföra trafikprognoserna använder Trafikverket prognosmodeller och prognosmetodik som utvecklas i nära samarbete med svenska och internationella forskare.

- **Innehåller trafikprognoserna antaganden om framtida politiska beslut?**

Svar: Trafikverkets Basprognoser för de framtida scenarierna utgår från av regeringen beslutad politik vid den tidpunkt då indata och prognoserna tas fram. Prognoserna som gäller från 15 juni 2020 inkluderar även klimatmålen. I regeringens infrastrukturproposition finns beskrivet att Trafikverkets basprognoser ska "Utgå från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen" samt "Beakta arbetet hos andra statliga aktörer". Inför beslut om förutsättningarna för basprognoser 2020 bedömde Trafikverket att det Klimatpolitiska ramverket skulle betraktas som "beslutad politik". Detta eftersom ramverket förmodas bli styrande för kommande politiska beslut.

- **Kommer det att bli som trafikprognoserna förutsätter i framtiden?**

Svar: Prognoserna ska ses som en indikation på vilken utveckling som kan förväntas *givet att de förutsättningar som antagits inträffar*. De bakomliggande förutsättningarna är bland annat färdigbyggd infrastruktur enligt beslut om Nationell transportplan och regionala transportplaner för perioden 2018-2029 samt att trafikpåverkande beslutad politik genomförs.

- **Behövs det nationella trafikprognoser när det finns lokala prognoser och utvecklingsplaner?**

Svar: De nationella trafikprognoserna utgår från rikstäckande (officiella) prognoser över befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling. Olika lokala prognoser och utvecklingsplaner är inte nödvändigtvis konsistenta med varandra, så det är ofta svårt att pussla ihop dem till en sammanhängande bild för hela landets transportutveckling.

- **Vilka årtal används i basprognosen?**

Persontrafikprognoserna består av tre olika modellberäknade prognosscenarier; ett nulägesscenario för år 2017, det huvudsakliga prognosscenariot för år 2040 samt ytterligare ett prognosscenario för år 2065. Det innebär alltså en revidering gentemot motsvarande prognoser från 2018-11-15 2014/2040/2060 till åren 2017/2040/2065.

Fokus ligger på prognosen för år 2040 eftersom det är den som används som jämförelsealternativ (JA) för Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. De modellberäknade trafikprognoserna för 2017 och 2065 utgör båda viktiga underlag för beräkning av trafiktillväxt, och nulägesscenario är även viktigt för att kunna validera och kalibrera prognoserna.

- **Varför används ett basår så långt tillbaka som 2017?**

Vissa typer av indata och förutsättningar som används i prognoserna tar tid att få fram. Framförallt gäller detta viss typ av statistik för befolkning, sysselsättning mm på den detaljerade nivå som prognosmodellen kräver. Även arbetet med att ta fram och validera själva prognosen och dess resultat tar tid. Det innebär att Basprognosen utgår från hur omvärlden såg ut år 2017 och de förutsättningar i form av framtida utveckling av ekonomi, befolkning mm som prognostiserades då.

- **Vilka objekt ingår i prognosen?**

Infrastrukturen antas byggas ut i princip i enlighet med planen för perioden 2018-2029. De projekt som påbörjas inom planperioden ingår.

De regionala infrastrukturplanerna för transportsystemet 2018-2029 har också varit underlag för prognosårens infrastruktur. Utöver det har enstaka kommunala projekt tagits med, exempelvis Bangårdsviadukten i Göteborg.

I praktiken innebär detta att för de framtida prognosåren så har såväl vägnät som järnvägsnät uppdaterats till att motsvara nät som innehåller de projekt som påbörjas senast år 2029 enligt de infrastrukturåtgärder som ligger med i de nya infrastrukturplanerna. Däremot är järnvägstrafikeringen anpassad till prognosåret 2040.

För flyg respektive regional kollektivtrafik är dock kodningen i prognosscenarierna 2040 och 2065 i huvudsak densamma som för nuläggsscenarioet 2017. Det finns dock några undantag.

Undantagen är Stockholms län där det finns politiskt fattade beslut om utbyggnadsplaner av den regionala kollektivtrafiken och som av den anledningen därför finns inkodade i prognosscenarierna 2040/2065.

I Göteborg har ett antal spårvägslinjer lagts till som en följd av nya förbindelser över Göta älv, och i Lund har ny spårväg lagts till.

- **Varför mäts inte sjöfart?**

Inrikes sjöfart persontrafik mäts inte på grund av ett litet trafikarbete som är svårt att fånga i underlagen. Inrikes sjöfart ingår i andra källor, t ex vägfärjor där det ingår bil såsom Gotlandstrafiken, färjorna över Göta Älv ingår som kollektivtrafik, samt Helsingborg-Helsingör (den enda utrikesfärjan).

För gods tas statistik som avser transportarbete för sjöfart fram av Trafikanalys baserat på s.k. AIS-data (Automatic Identification System). I denna statistik, liksom för övrigt i Samgodsmodellen, ingår all sjöfart innanför Sveriges territorialgräns. Runt 90 % av Sveriges utrikeshandel passerar via hamnarna.

- **Vilket samband finns mellan trafikprognoserna och samhällsekonomiska kalkyler?**

Svar: Trafikprognoserna utgör underlag till samhällsekonomiska kalkyler för infrastrukturåtgärder. Med utgångspunkt från förändrade trafik- och transportflöden, omfördelning mellan trafikslag, förändrade ruttval osv beräknas investeringarnas effekter på bl a tillgänglighet, miljö, klimat, trafiksäkerhet, samt offentliga intäkter och kostnader.

- **Görs det några känslighetsanalyser?**

Ja. Hur alternativa framtida utvecklingar påverkar prognos- och kalkylresultat analyseras genom flera olika känslighetsanalyser. Vilka känslighetsanalyser som är relevanta beror på typen av investering eller åtgärd, men generellt sett handlar det om att ändrad utveckling i form av kommande politiska beslut, annan samhällsplanering eller ändrade omvärldsförutsättningar som t ex befolkningsutveckling, bränslepris eller ekonomisk utveckling. Sådana faktorer påverkar både personresande och godstransporter, och förändrar därför prognos- och kalkylresultat. Känslighetsanalyser ger ökade insikter om i vilken grad som slutsatserna från prognoser och kalkyler är robusta..

- **Hur kommer den nya prognosen att påverka den samhällsekonomiska lönsamheten av projekt – exempelvis Västlänken, Höghastighetsbanor, drift och underhåll på väg och järnväg osv?**

I förhållande till 2018 års Basprognoser är det generellt svårt att uttala sig om hur den prognostiserade trafik- och transportefterfrågan i 2018 års Basprognoser påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten hos åtgärder inom transportområdet. Detta får visa sig vid utvärdering och följande arbete av respektive studerat projekt.

- **Om den samhällsekonomiska lönsamheten påverkas – kommer projekten då att omprövas?**

Bedömningen är att respektive projekt har prioriterats in (eller inte) i planer med de förutsättningar som gavs för planförslaget. Beslut om att genomföra ett infrastrukturprojekt baseras på en sammanvägning av olika faktorer, varav samhällsekonomisk lönsamhet är en av flera. Regeringen fattar beslut om plan normalt vart fjärde år. I arbetet med att ta fram förslag till ny/kommande plan (givet ett regeringsdirektiv) och i samband med den löpande planeringsprocessen kan projekt komma att omprövas.

- **När man tittar bakåt i tiden ser man att faktisk årlig trafik tillväxt är väsentligt lägre jämfört med de prognoser TRV använt sig av. Varför? Överskattar TRV prognoserna ofta?**

Svar: De långsiktiga trafikprognoserna bygger på officiella prognoser eller antaganden om hur ekonomi, befolkning, sysselsättning, bränslepriser och många andra faktorer kommer att utvecklas. När dessa faktorerens verkliga utveckling inte överensstämmer med vad som antogs när prognosen gjordes så uppstår även en avvikelse i trafikprognoserna. Prognoserna är inte alltid väsentligt högre än historiken, se vidare prognosrapporterna. Jämför man faktisk trafikutveckling med utfallet för de prognoser som gjordes under 1990-talet och tidigt 2000-tal, så har trafiken ökat långsammare än prognoserna. Det beror främst på att bränslepriserna ökat mer än vad som antogs i prognoserna. Dessa prognoser utgick från direktivet att endast beslutad politik skulle ingå i prognosförutsättningar, vilket gjorde att de bränsleskattehöjningar som gjorts under prognosperioden definitionsmässigt inte fanns med i prognosförutsättningarna. Vidare innehåller inte prognoserna de konjunkturella variationer som uppstår i verkligheten, vilket innebär att även om en långsiktig prognos är "rätt" i genomsnitt så kommer verkligheten att slingra sig som en orm kring trenden.

Prognosernas resultat ska ses som vilken transport- och resandeutveckling som kan förväntas givet att de förutsättningar som antagits inträffar. Ett exempel på en sådan förutsättning som är svår att ha kunskap om på förhand är huruvida trafikpåverkande beslutad politik genomförs eller fullföljs fullt ut.

- **Varför uppdateras de samhällsekonomiska kalkylmetoderna – ASEK?**

Svar: Forskningen utvecklar vår kunskap och ger oss successivt möjlighet att tillhandahålla allt bättre underlag för beslut. Dessutom ändras den ekonomiska verkligheten över tiden. Medborgarnas värderingar och efterfrågan ändras, vilket innebär att priser ändras över tiden. Kostnader kan också ändras på grund av teknisk utveckling över tiden. Detta gör att översyner av kalkylvärden behöver göras med jämna mellanrum. Förutom ansvaret för trafikprognoser har Trafikverket i enlighet med sin instruktion fått ansvaret från regeringen att kontinuerligt utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom hela transportområdet. Trafikverket bedriver ett utvecklingsarbete (ASEK, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn) samt rådgivande expertgrupper med vetenskaplig expertis inom områdena nationalekonomi, miljöekonomi, transportekonomi och regionalekonomi. Metoder och kalkylvärden revideras vart fjärde år med mindre justeringar vart annat år. De nu gällande metoder och kalkylvärden kan studeras i underlaget om ASEK 7.0.

- **Hur förhåller sig trafikprognoserna och de samhällsekonomiska kalkylerna till de transportpolitiska målen?**

Svar: Prognoser över den framtida trafiken ger en bild av vilka utmaningar samhället går till mötes. Prognoserna ger därför förutsättningar att redan i dag peka ut lämpliga strategier för att utveckla ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem för medborgare och näringsliv i hela landet. Som en konsekvens av trafikprognoserna och deras förutsättningar kan mätbara och preciserade trafikpolitiska mål utvärderas. Trafikprognoserna visar på en mest trolig trafik- och transportframtidsbedömning, utvärdering av åtgärder och målabitioner hanteras i planering av transportsystemet.

- **Räcker det med prognoser och kalkyler?**

Svar: Nej. Samhällsekonomiska analyser är viktiga beslutsunderlag men det finns flera beslutsalternativ som skall presenteras för politiken. I den samlade effektbedömningen (SEB) presenteras alltid samlat en samhällsekonomisk analys, en fördelningsanalys samt en transportpolitisk målanalys. Dessutom redovisas resultatet från Klimatkalkyl om klimatgaser vid skede inför byggnation.

- **Är det mer material som presenteras den 15 juni 2020?**

Svar: Materialet finns tillgängligt på Trafikverkets hemsida, omfattar:

- Kalkylvärden (ASEK 7.0) och indata/omvärldsförutsättningar,
- Trafikprognoser – person och gods,
- Uppdaterade Prognos- och analysverktyg,
- Metod för Samlad Effektbedömning.

De analyser som tas fram i Trafikverkets planering kommer att kvalitetsgranskas samt hållas offentligt tillgängliga.

Allt material inklusive kontakter kopplat till 2020 års prognoser, kalkylverktyg och förutsättningar nås via

www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser