Innehåll

SAMMANFATTNING ............................................................................................................. 1
INLEDNING .......................................................................................................................... 2
PROGNOSMETODIK ........................................................................................................... 3
Avgränsningar i Sampers ................................................................................................. 3
Bilinnehav ............................................................................................................................ 3
Flygtrafik ............................................................................................................................. 3
FÖRUTSÄTTNINGAR ........................................................................................................ 5
Ekonomiska förutsättningar och socioekonomi ............................................................. 5
Framtida körkostnad för bil och taxor för kollektivtrafik .................................................. 7
Samhällsekonomiska värden ............................................................................................. 7
Förutsättningarnas påverkan på resultatet ..................................................................... 7
INFRASTRUKTUR OCH TRAFIKERING .............................................................................. 9
Vägnät ................................................................................................................................ 10
Järnväg och övrig kollektivtrafik ..................................................................................... 10
RESULTAT I BASPROGNOSEerna ....................................................................................... 12
Transportarbete och trafikarbete .................................................................................... 12
Trafikflödeskartor ............................................................................................................... 13
RESULTATANALYS ........................................................................................................... 19
Biltrafik ............................................................................................................................... 20
REFERENSER .................................................................................................................... 22
BILAGA 1 SAMPERSSYSTEMET ....................................................................................... 23
BILAGA 2 JÄMFÖRELSE MED 2012 ÅRS PROGLOS ......................................................... 25
Sammanfattning

Trafikverket har i uppdrag att ta fram och tillhandahålla prognoser för gods- och persontransporter inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Arbetet stäms av med andra myndigheter, till exempel Sjöfartsverket och Energimyndigheten. Viktiga underlag är regeringens långtidsutredning, Konjunkturinstitutets prognoser om ekonomisk utveckling, och SCB:s befolkningsprognoser.

I denna rapport redovisas de så kallade basprognoser som ligger till grund för 2014 års prognoser av enskilda åtgärder påverkan på transportsystemet. Huvudprognosen gäller för år 2030 och kommer bland annat att användas som underlag för analys och beslut för uppdateringar av den nationella transportplanen.


Enligt Trafikverkets basprognos för år 2030 beräknas biltransportarbetet i Sverige öka med 28 % gentemot år 2010. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 48 % och det sammanlagda transportarbetet för färdsätten bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 27 % under perioden.

Inledning


I denna rapport ges en beskrivning av grundläggande förutsättningar, samt av det transportarbete och trafikflöde som har prognostiserats. Prognoserna har tagits fram med persontransportmodellen Sampers och bygger på att trafikpåverkande beslutad politik genomförs.


Prognosmetodik

Sampers version 2.9 har använts för persontransportanalyserna. Systemet beskrivs översiktligt i bilaga 1.

Avgränsningar i Sampers

Sampers prognostiserar inrikes resande med färdmedlen personbil, flyg, tåg, buss, tunnelbana, spårvagn, gång och cykel. Även den regionala, kortväga trafiken över Öresund finns med i modellberäkningarna. Övriga färdmedel, exempelvis färjetrafik (förutom trafik till och från Gotland) eller moped- och motorcykeltrafik, prognostiseras inte. Inte heller lokal kollektivtrafik utanför Skånes och Mälardalens städer samt Göteborg prognostiseras.

Resor till och från utlandet beräknas inte i Sampers. En prognos över utrikesresande med tåg har tagits fram utanför Sampersystemet och inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen. Även för lastbilstransporter och personbilar i yrkestrafik används externa prognoser.

Bilinnehav


På grund av modellbegränsningar kan bilinnehavsmodellen inte användas för prognoser bortom år 2030. Därför har bilinnehavet för 2050 beräknats manuellt, med ett antagande om oförändrad biltäthet per område mellan 2030 och 2050. Detta leder till en svag minskning av genomsnittlig biltäthet per capita, eftersom befolkningen omfördelas från glesbygdsområden till tätorter, där biltätheten är lägre.

Flygtrafik

Sampers delmodell för långväga resande ger inte en flygtrafikutveckling som motsvarar den allmänt förväntade, det vill säga en stagnation relativt det nuvarande resandet. Därför har flygrestiderna i Sampers prognosindata räknats upp med 20 % för 2030 och 45 % för 2050 jämfört med 2010 års restider. Ändringen av restiderna är modellteknisk
och påverkar inte de samhällsekonomiska beräkningarna. Syftet är att begränsa ökningen av flygtransportarbetet till det intervall som anges i Trafikverkets PM Trafikverkets prognos för inrikesflyg.
Förutsättningar

Alla förutsättningar som har legat till grund för Sampers beräkningar beskrivs i Trafikverkets rapport Modellanpassade indata- och omvärldsförutsättningar 2014. I detta avsnitt ges en sammanfattning av de förutsättningar som bedöms vara de mest intressanta.

Ekonomiska förutsättningar och socioekonomi


- Bindande mål om 10 % förnybar energi år 2020
- Flyget med i EU handel med utsläppsrätter från 2012
- Utsläppskrav på 120–130 g/km för personbilar år 2020
- Stöd till biodrivmedel
- I genomsnitt 20 % förnybar energi för alla sektorer år 2020


Framtida körkostnad för bil och taxor för kollektivtrafik

Framtida bränslepriser vid pump eller laddstation, det vill säga resenärernas bränslepris, har räknats fram utifrån produktpris för huvudbränsle och inblandat bränsle samt beskattning för dessa båda bränslen.

Utgångspunkten vid beräkning av bränslenas produktpris vid pump är Energimyndighetens Långtidsutredning 2012, där oblandade bränslenas produktpris har härlemts från prognostiserade oljepriser i IEA:s Current policies-scenario. Bränslenas beskattning har beräknats utifrån nu beslutade skatter samt en uppskrivning av koldioxidskatten med BNP enligt ASEK 5 (se nästa delavsnitt).

Enligt IEA:s prognos beräknas oljepriset bli cirka 135 dollar per fat 2030 och 145 dollar per fat 2050, jämfört med 2010 års snittpris på 78 dollar (se tabell 1). Alla taxor för resor med buss, tåg och flyg antas vara realt oförändrade under hela perioden 2010–2050.

### Tabell 1: Olje- och bränslepriser. Fasta priser i 2010 års nivå.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Källa</th>
<th>Kostnad</th>
<th>2010</th>
<th>2030</th>
<th>2050</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>IEA</td>
<td>Olja</td>
<td>USD/fat</td>
<td>78,1</td>
<td>134,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Energimyndigheten</td>
<td>Oblandad bensin</td>
<td>Kr/l</td>
<td>4,7</td>
<td>6,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Energimyndigheten</td>
<td>Oblandad diesel</td>
<td>Kr/l</td>
<td>4,7</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Beräkning*</td>
<td>Bensinpris vid pump</td>
<td>Kr/l</td>
<td>12,6</td>
<td>15,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Beräkning</td>
<td>Bränsle kostnad personbil</td>
<td>Kr/km</td>
<td>0,969</td>
<td>0,917</td>
</tr>
<tr>
<td>Beräkning†</td>
<td>Total körkostnad personbil</td>
<td>Kr/km</td>
<td>1,85</td>
<td>1,80</td>
</tr>
</tbody>
</table>

† Total körkostnad inklusive bränsle och slitage.

Samhällsekonomiska värden

För värden och metoder för de samhällsekonomiska beräkningarna används ASEK 5.1. I huvudsak påverkar ASEK-värdena just värderingen av effekter, vilket innebär att de är relevanta först vid åtgärdsanalyser och inte har inverkan på det resultat som redovisas i denna rapport. Det finns dock områden där förutsättningarna beror på ASEK. Bland annat finns det ett antagande om värderingen av koldioxid, som innebär att den koldioxidskatt som används vid beräkning av bränslepris höjs i takt med BNP². Detta är ett avsteg från principen om att använda beslutad politik i prognosförutsättningarna, då det inte finns några beslut gällande ökad koldioxidskatt.

Förutsättningarnas påverkan på resultatet

Det finns en mängd förutsättningar som behövs för en Sampers-analys och som i olika stor utsträckning påverkar resultaten. I tabell 2 beskrivs några förutsättningar som har

---

1 ASEK, Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, är en myndighetsgemensam arbetsgrupp som leds av Trafikverket. ASEK 5.1 är arbetsgruppens senaste rapport med beräkningsvärden och beräkningsprinciper.

2 ASEK värderar koldioxidsläpp genom ett så kallat politiskt skuggpris som är baserat på den nuvarande koldioxidskatten. För långsiktiga analyser bedöms skatten, och därmed värderingen, öka i takt med BNP (justerad för inflation). För att få konsistens med ASEK:s värde ökas även koldioxidskatten i prognosens indata på samma sätt.
stör inverkan på tillväxt av transportarbetet i prognoserna. Även den trafikering som ansätts för kollektivtrafiken påverkar resultaten i hög grad.

Tabell 2: Förutsättningar som har stor påverkan på trafiktillväxten, och därmed på prognosresultatet.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Förutsättning</th>
<th>2010</th>
<th>2030</th>
<th>2050</th>
<th>2010–2030</th>
<th>2030–2050</th>
<th>Effekt*</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Realinkomstutveckling</td>
<td>1,00</td>
<td>1,46</td>
<td>2,26</td>
<td>46 %</td>
<td>55 %</td>
<td>Ökning</td>
</tr>
<tr>
<td>Befolkning</td>
<td>9 415 582</td>
<td>10 341 843</td>
<td>10 728 233</td>
<td>10 %</td>
<td>4 %</td>
<td>Ökning</td>
</tr>
<tr>
<td>Körkostnad bil kr/km</td>
<td>1,85 kr</td>
<td>1,80 kr</td>
<td>1,64 kr</td>
<td>-3 %</td>
<td>-9 %</td>
<td>Ökning</td>
</tr>
<tr>
<td>Förvärvsarbetande</td>
<td>4 402 814</td>
<td>4 633 040</td>
<td>4 774 985</td>
<td>5 %</td>
<td>3 %</td>
<td>Ökning</td>
</tr>
<tr>
<td>Antal bilar</td>
<td>3 914 182</td>
<td>4 821 424</td>
<td>4 960 342</td>
<td>23 %</td>
<td>3 %</td>
<td>Ökning</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* "Ökning" indikerar att förutsättningens utveckling mellan 2010 och 2030, samt mellan 2030 och 2050, har en positiv effekt på trafiktillväxten. Till exempel innebär en minskad körkostnad med bil att biltrafiken ökar.
Infrastruktur och trafikering

I Sampers beräknas restider mellan modellens cirka 10 000 prognosområden genom nätutläggning med så kallad användarjämvikt för vägtrafik och optimal strategi för kollektivtrafik. Det behövs utbudsdatal i form av ett i princip kompletta väg- och kollektivtrafioknät (med undantag för de mest lokala väglänkarna och kollektivtrafiklinjerna). Det behövs även metadata för nätet, exempelvis samband mellan flöde och kapacitet för väglänkar, och avgångsfrekvenser och tid mellan stopp för kollektivtrafiklinjer.


Exempel på större investeringar i norra Sverige, det vill säga i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten, är Botniabanen mellan Umeå-Nyland (klar 2010), Haparandabanans nya sträckning mellan Kalix och Haparanda (klar 2012), upprustningen av Ådalsbanan (klar 2012), Malmbanans nya sträckning förbi Kiruna, samt nya vägförbifarter vid Umeå och Sundsvall.


I Skåne har Citytunneln under Malmö färdigställts. Dubbelspåret mellan Lund och Malmö byggs partiellt ut till fyrspar, vilket ökar spårkapaciteten på den hårt belastade Södra Stambanan.
Vägnät


Järnväg och övrig kollektivtrafik


Regeringen har nyligen presenterat en föreslagen utbyggnad av Stockholms tunnelbanenät, tillsammans med kraftigt ökade ambitioner för bostadsbyggande. Förslaget finns inte med i 2014 års prognos, då förutsättningarna för denna fastställdes innan förslaget klubbades.
Figur 3: De viktigaste långväga tåglinjerna i basprognosen för 2030.
Resultat i basprognoserna

I detta avsnitt redovisas främst resultat för prognosåret 2030. Resandet är uppdelat på långväga respektive regionalt resande, där långväga resor definieras som resor över tio mil.

Transportarbete och trafikarbete


Det totala transportarbetet ökar med 27 % mellan 2010 och 2030, vilket motsvarar 1,2 % per år. Även biltransportarbetet ökar med i snitt 1,2 % per år, medan transportarbetet på järnväg ökar med 2,0 % per år. I Trafikverkets tidigare basprognos, från 2012, ökade det totala transportarbetet med 1,3 % årligen och biltransportarbetet med 1,5 % årligen.

**Tabell 3: Persontransportarbete i basprognoserna 2010 och 2030. Miljoner personkilometer per år, avrundat till hundratals miljoner.**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Långväga bil</td>
<td>23 500</td>
<td>27 300</td>
<td>16 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga tåg</td>
<td>7 000</td>
<td>10 100</td>
<td>45 %</td>
<td>1,9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga buss</td>
<td>2 500</td>
<td>2 900</td>
<td>13 %</td>
<td>0,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Flyg</td>
<td>3 300</td>
<td>3 900</td>
<td>19 %</td>
<td>0,9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa långväga</td>
<td>36 300</td>
<td>44 100</td>
<td>22 %</td>
<td>1,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional bil</td>
<td>74 100</td>
<td>97 700</td>
<td>32 %</td>
<td>1,4 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalt tåg</td>
<td>5 100</td>
<td>7 700</td>
<td>52 %</td>
<td>2,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalt övrig spår</td>
<td>2 000</td>
<td>2 300</td>
<td>15 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional buss</td>
<td>7 800</td>
<td>8 500</td>
<td>9 %</td>
<td>0,4 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalt övrig*</td>
<td>8 200</td>
<td>9 300</td>
<td>14 %</td>
<td>0,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa regionalt</td>
<td>97 200</td>
<td>125 600</td>
<td>29 %</td>
<td>1,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa bil</td>
<td>97 600</td>
<td>124 900</td>
<td>28 %</td>
<td>1,2 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa tåg</td>
<td>12 100</td>
<td>17 800</td>
<td>48 %</td>
<td>2,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa buss</td>
<td>10 300</td>
<td>11 400</td>
<td>10 %</td>
<td>0,5 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Totalt transportarbete</td>
<td>133 500</td>
<td>169 700</td>
<td>27 %</td>
<td>1,2 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Övrigt = Tåg i Danmark, buss i Danmark, gång & cykel.

Trafikflödeskartor


Tabell 4: Persontransportarbete i basprognos 2050. Miljoner personkilometer per år, avrundat till hundratals miljoner.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Färdmedel</th>
<th>Basprognos 2050</th>
<th>Tillväxt 2030–2050</th>
<th>Årlig tillväxt 2030–2050</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Långväga bil</td>
<td>31 500</td>
<td>15 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga tåg</td>
<td>11 600</td>
<td>15 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga buss</td>
<td>3 100</td>
<td>7 %</td>
<td>0,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Flyg</td>
<td>4 400</td>
<td>13 %</td>
<td>0,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa långväga</td>
<td>50 600</td>
<td>15 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional bil</td>
<td>117 200</td>
<td>20 %</td>
<td>0,9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalt tåg</td>
<td>9 800</td>
<td>27 %</td>
<td>1,2 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalt övrig spår</td>
<td>2 600</td>
<td>13 %</td>
<td>0,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional buss</td>
<td>9 300</td>
<td>9 %</td>
<td>0,5 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional övrig*</td>
<td>9 800</td>
<td>5 %</td>
<td>0,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa regionalt</td>
<td>148 700</td>
<td>18 %</td>
<td>0,8 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa bil</td>
<td>148 700</td>
<td>19 %</td>
<td>0,9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa tåg</td>
<td>21 400</td>
<td>20 %</td>
<td>0,9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa buss</td>
<td>12 400</td>
<td>9 %</td>
<td>0,4 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Totalt transportarbete</td>
<td>199 300</td>
<td>17 %</td>
<td>0,8 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Övrigt = Tåg i Danmark, buss i Danmark, gång & cykel.
Tabell 5: Länsvisa tillväxttal för trafikarbete med personbil, uttryckt i fordonskilometer³.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Område</th>
<th>2010–2030</th>
<th>2010–2050</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Total tillväxt</td>
<td>Årlig tillväxt</td>
</tr>
<tr>
<td>Stockholm</td>
<td>50 %</td>
<td>2,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Uppsala</td>
<td>40 %</td>
<td>1,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Södermanland</td>
<td>21 %</td>
<td>1,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östergötland</td>
<td>26 %</td>
<td>1,2 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Jönköping</td>
<td>21 %</td>
<td>1,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Kronoberg</td>
<td>25 %</td>
<td>1,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Kalmar</td>
<td>11 %</td>
<td>0,5 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Gotland</td>
<td>3 %</td>
<td>0,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Blekinge</td>
<td>16 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Sydväst</td>
<td>38 %</td>
<td>1,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Nordväst</td>
<td>30 %</td>
<td>1,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Öst</td>
<td>32 %</td>
<td>1,4 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Nordöst</td>
<td>21 %</td>
<td>1,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Stor-Göteborg</td>
<td>29 %</td>
<td>1,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Södra VVÄ</td>
<td>34 %</td>
<td>1,5 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östra VVÄ</td>
<td>17 %</td>
<td>0,8 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västra och Norra VVÄ</td>
<td>8 %</td>
<td>0,4 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Längs E18 VVÄ</td>
<td>16 %</td>
<td>0,7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östra Örebro län</td>
<td>23 %</td>
<td>1,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västra Örebro län</td>
<td>7 %</td>
<td>0,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Norra Örebro län</td>
<td>-1 %</td>
<td>-0,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordvästra Västmanland</td>
<td>3 %</td>
<td>0,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Sydvästra Västmanland</td>
<td>20 %</td>
<td>0,9 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östra Västmanland</td>
<td>23 %</td>
<td>1,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Dalarna</td>
<td>10 %</td>
<td>0,5 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Gävleborg</td>
<td>7 %</td>
<td>0,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västernorrland</td>
<td>2 %</td>
<td>0,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Jämtland</td>
<td>11 %</td>
<td>0,5 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västerbottens kust och inland</td>
<td>13 %</td>
<td>0,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västerbottens fjäll och inland</td>
<td>-6 %</td>
<td>-0,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Norrbottens kust och inland</td>
<td>2 %</td>
<td>0,1 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Norrbottens fjäll och inland</td>
<td>-15 %</td>
<td>-0,8 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Riket</td>
<td>26 %</td>
<td>1,2 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

³ Enheten för trafikarbete är fordonskilometer och inte, till skillnad från tabell 4 som visar transportarbete, där enheten är personkilometer. För biltrafik är skillnaden mellan de två enheterna att personkilometer räknas upp med bilens genomsnittliga beläggningsgrad för olika ärenden.
Figur 4: Personflöde på järnväg 2030, exklusive pendeltåg.
Figur 6: Vägtrafikflöde år 2030.
Resultatanalys


Det finns inget entydigt skäl till att den prognostiserade utvecklingen avviker från den historiska. Det är inte heller självlakt att en sådan avvikelse i sig är ett tecken på något problem; prognosen är inte en trendframskrivning av transportarbetet, utan en beteendemodell som tar ett stort antal sekundära parametrar i beaktande. De
förutsättningar som har beskrivits tidigare i denna rapport, där BNP per capita ökar stadigt, bränslecostnaden minskar och den rea inkomsten blir högre, leder alla till att människor förväntas resa oftare och längre. Modellen är skattad på nationella resvareundersökningar som visar på ett samband mellan ökad inkomst och ökad benägenhet att välja bil och flyg framför andra transportmedel.

Biltrafik


### Figur 10: Årlig förändring av trafikapotet på väg (axelpar, statligt vägnät), 1977–2012, inklusive glidande 10- och 20-årsmedel, samt förändring av BNP.


Som synes i tabell 6 har prognoserna över vägtrafikens utveckling legat stadigt på 1,5 % per år, med undantag för EET-scenariot från 2008 års Åtgärdsplanering, där det gjordes ett avsteg från principen om beslutad politik. EET-scenariot innehöll bland annat en...
kilometerskatt för lastbilar och ett antagande om kraftigt höjda bränsleskatter, som saknade politisk förankring. Den verkliga utvecklingen har dock varit en annan under perioden. Den utveckling på 1,17 % per år som detta års uppdatering av basprognoserna ger är alltså relativt låg jämfört med de tidigare prognoser som har gjorts enligt samma principer, men något hög jämfört med de senaste årens verkliga utveckling.


Tabell 6: Tidegareprognoser av vägtrafikens tillväxt jämfört med utfall.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Scenario</th>
<th>Tillväxt i prognos</th>
<th>Faktisk årlig tillväxt</th>
<th>Nödvändig framtida tillväxt*</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>NPVS 2003</td>
<td>1,5 %</td>
<td>19 %</td>
<td>2004–2012</td>
</tr>
<tr>
<td>ÅP 2008, referens</td>
<td>1,5 %</td>
<td>25 %</td>
<td>2006–2012</td>
</tr>
<tr>
<td>ÅP 2008, EET</td>
<td>0,8 %</td>
<td>13 %</td>
<td>2006–2012</td>
</tr>
<tr>
<td>ÅP 2012</td>
<td>1,5 %</td>
<td>34 %</td>
<td>2010–2012</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* Den faktiska årliga tillväxt som krävs för att stämma överens med prognosens totala tillväxt.


4 Exempelvis gav referensscenariot i åtgärdsplaneringen 2008 en prognosticerad total trafiktillväxt på 25 % mellan 2006 och 2020. Den faktiska totala trafiktillväxten mellan 2006 och 2012 var enligt Trafikverkets rapport Trafikarbets förändring 2011–2012 totalt c:a 3 %, vilket var en procentenhet lägre på årlig basis än prognosen (0,5 % respektive 1,5 %).
Referenser

Finansdepartementet, 2008, *Långtidsutredningen 2008*


Trafikverket, 2013, PM Känslighetsanalys med alternativa bilinnehavsprognoser, Sple 2013:01

Trafikverket, 2012, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, TRV 2012:105

Trafikverket, 2012, PM Persontrafikens tillväxt i samhällsekonomiska kalkyler

Trafikverket, 2012, PM Trafikverkets prognos för inrikesflyg


Kartunderlag ©2013 Lantmäteriet/NAVTEQ (figur 4 till figur 7) samt ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan
Bilaga 1 Samperssystemet


Syftet med systemet är att man med dess hjälp skall kunna analysera och i möjligaste mån förutsäga vilka effekter som eventuella förändringar i transportsystemet kan tänkas få.

Som underlag för modellutvecklingen har uppgifter om faktiskt resande, trafikutbud, befolkningsstruktur och näringslivets sammansättning m.m. samlats in. Uppgifterna om det faktiska resandet kommer från den nationella reseundersökningsrapporten (RES). Statistik om resvanor, trafikutbud, antalet boende och sysellsatta m.m. har sedan använts för att bygga modeller av hur människor väljer att resa. Det som modelleras är bland annat hur ofta de vill resa, hur gärna de reser till en viss destination, om de väljer vissa färdmedel framför andra, och hur de reagerar på förändringar av exempelvis priser och restider.


Här beräknas bl.a. kostnader och intäkter för tidsvinster/förluster, miljö- och trafiksäkerhetseffekter, dvs. sådant som krävs för att göra samhällsekonomiska kalkyler.
Vägutbudet består av det statliga vägnätet samt vissa kommunala vägar i tätorter. Utbudet av inrikes kollektivtrafik i systemet omfattar avgängstider och biljettpriser för flyg, långvåga och regional tåg- och busstrafik, samt färjan till Gotland (lokala/ regionala färjor omfattas inte). Gång- och cykel finns som färmedelsalternativ i de regionala modellerna. Därutöver finns uppgifter på detaljerad geografisk nivå (ca 10 000 områden för hela landet) om bl.a. befolkning, inkomst, arbetsplatser, bilinnehav, ortstyper samt in- och utflyttning.
**Bilaga 2 Jämförelse med 2012 års prognos**


<table>
<thead>
<tr>
<th>Färdmedel</th>
<th>Basprognos 2010 (Miljoner pkm/år)</th>
<th>Basprognos 2030</th>
<th>Tillväxt 2010-2030</th>
<th>Årlig tillväxt 2010-2030</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Långväga bil</td>
<td>0</td>
<td>-700</td>
<td>-2,9445</td>
<td>-0,1527</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga tåg</td>
<td>0</td>
<td>900</td>
<td>13,7153</td>
<td>0,4652</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga buss</td>
<td>0</td>
<td>200</td>
<td>6,1537</td>
<td>0,2198</td>
</tr>
<tr>
<td>Flyg</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>3,1956</td>
<td>0,0818</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa långväga</td>
<td>0</td>
<td>400</td>
<td>1,6453</td>
<td>0,0845</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional bil</td>
<td>-600</td>
<td>-6 100</td>
<td>-7,2176</td>
<td>-0,3105</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional tåg</td>
<td>0</td>
<td>1 000</td>
<td>20,1329</td>
<td>0,7201</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional övrig spår</td>
<td>-100</td>
<td>0</td>
<td>6,8695</td>
<td>0,2955</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa regional buss och övrig*</td>
<td>600</td>
<td>1 400</td>
<td>5,1158</td>
<td>0,2356</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa regionalt</td>
<td>0</td>
<td>-3 500</td>
<td>-3,8206</td>
<td>-0,1116</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa bil</td>
<td>-600</td>
<td>-6 900</td>
<td>-6,0049</td>
<td>-0,2582</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa spårtrafik</td>
<td>0</td>
<td>1 900</td>
<td>20,8441</td>
<td>0,7742</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa buss</td>
<td>-1 100</td>
<td>-600</td>
<td>5,2557</td>
<td>0,1894</td>
</tr>
<tr>
<td>Totalt transportarbete</td>
<td>0</td>
<td>-3 000</td>
<td>-1,8687</td>
<td>-0,0925</td>
</tr>
</tbody>
</table>


<table>
<thead>
<tr>
<th>Färdmedel</th>
<th>Basprognos 2050 (Miljoner pkm/år)</th>
<th>Tillväxt 2030-2050</th>
<th>Årlig tillväxt 2030-2050</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Långväga bil</td>
<td>-900</td>
<td>-0,6154</td>
<td>0,0181</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga tåg</td>
<td>1 100</td>
<td>-0,1485</td>
<td>-0,0052</td>
</tr>
<tr>
<td>Långväga buss</td>
<td>200</td>
<td>-1,1034</td>
<td>-0,0660</td>
</tr>
<tr>
<td>Flyg</td>
<td>200</td>
<td>1,8205</td>
<td>0,1050</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa långväga</td>
<td>500</td>
<td>-0,2608</td>
<td>-0,0102</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional bil</td>
<td>-7 400</td>
<td>-0,0409</td>
<td>0,0141</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional tåg</td>
<td>1 400</td>
<td>1,2727</td>
<td>0,0131</td>
</tr>
<tr>
<td>Regional övrig spår</td>
<td>0</td>
<td>0,0435</td>
<td>0,0149</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa regional buss och övrig*</td>
<td>1 600</td>
<td>0,1582</td>
<td>0,0074</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa regionalt</td>
<td>-4 400</td>
<td>-0,6083</td>
<td>-0,0523</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa bil</td>
<td>-8 300</td>
<td>0,0552</td>
<td>-0,0241</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa spårtrafik</td>
<td>2 500</td>
<td>3,2247</td>
<td>0,1252</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa buss</td>
<td>-600</td>
<td>0,7719</td>
<td>0,0213</td>
</tr>
<tr>
<td>Totalt transportarbete</td>
<td>-3 900</td>
<td>-0,5575</td>
<td>0,0071</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabell 9: Skillnader i tillväxttal per län mellan prognoser gjorda 2012 och 2014.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Län</th>
<th>2014 års prognos</th>
<th>2012 års prognos</th>
<th>Skillnad (%-enheter)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Total tillväxt</td>
<td>Årlig tillväxt</td>
<td>Total tillväxt</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stockholm</td>
<td>50 %</td>
<td>2,0 %</td>
<td>61 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Uppsala</td>
<td>40 %</td>
<td>1,7 %</td>
<td>52 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Södermanland</td>
<td>21 %</td>
<td>1,0 %</td>
<td>29 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östergötland</td>
<td>26 %</td>
<td>1,2 %</td>
<td>34 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Jönköping</td>
<td>21 %</td>
<td>1,0 %</td>
<td>28 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Kronoberg</td>
<td>25 %</td>
<td>1,1 %</td>
<td>30 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Kalmar</td>
<td>11 %</td>
<td>0,5 %</td>
<td>16 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Gotland</td>
<td>3 %</td>
<td>0,1 %</td>
<td>8 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Blekinge</td>
<td>16 %</td>
<td>0,7 %</td>
<td>21 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Sydväst</td>
<td>38 %</td>
<td>1,6 %</td>
<td>50 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Nordväst</td>
<td>30 %</td>
<td>1,3 %</td>
<td>39 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Ost</td>
<td>32 %</td>
<td>1,4 %</td>
<td>36 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Skåne Nordöst</td>
<td>21 %</td>
<td>1,0 %</td>
<td>26 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Stor-Göteborg</td>
<td>29 %</td>
<td>1,3 %</td>
<td>35 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Södra VVA</td>
<td>34 %</td>
<td>1,5 %</td>
<td>39 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östra VVA</td>
<td>17 %</td>
<td>0,8 %</td>
<td>24 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västra och Norra VVÄ</td>
<td>8 %</td>
<td>0,4 %</td>
<td>19 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Längs E18 VVÄ</td>
<td>16 %</td>
<td>0,7 %</td>
<td>19 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östra Örebro län</td>
<td>23 %</td>
<td>1,0 %</td>
<td>31 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västra Örebro län</td>
<td>7 %</td>
<td>0,3 %</td>
<td>14 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Norra Örebro län</td>
<td>-1 %</td>
<td>-0,1 %</td>
<td>8 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordvästra Västmanland</td>
<td>3 %</td>
<td>0,1 %</td>
<td>13 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Sydvästra Västmanland</td>
<td>20 %</td>
<td>0,9 %</td>
<td>27 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Östra Västmanland</td>
<td>23 %</td>
<td>1,0 %</td>
<td>29 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Dalarna</td>
<td>10 %</td>
<td>0,5 %</td>
<td>15 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Gävleborg</td>
<td>7 %</td>
<td>0,3 %</td>
<td>12 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västernorrland</td>
<td>2 %</td>
<td>0,1 %</td>
<td>7 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Jämtland</td>
<td>11 %</td>
<td>0,5 %</td>
<td>16 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västerbottens kust och inland</td>
<td>13 %</td>
<td>0,6 %</td>
<td>22 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Västerbottens fjäll och inland</td>
<td>-6 %</td>
<td>-0,3 %</td>
<td>-2 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Norrbottens kust och inland</td>
<td>2 %</td>
<td>0,1 %</td>
<td>6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Norrbottens fjäll och inland</td>
<td>-15 %</td>
<td>-0,8 %</td>
<td>-11 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Riket</td>
<td>26 %</td>
<td>1,16 %</td>
<td>34 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>