



# Infrastrukturplanering vid gränsöverskridande transportprojekt

Gränsregionalt forum 18-19 september, Örnsköldsvik

Jonas Westin, Centrum för Regionalvetenskap CERUM, Umeå universitet



EUROPEISKA UNIONEN

**Interreg**  
Botnia-Atlantica

Europeiska regionala utvecklingsfonden

# Innehåll

- Beslutsunderlag för infrastrukturplanering i Norden
- Nationella modeller och verktyg
- Samhällsekonomisk analys av gränsöverskridande infrastrukturinvesteringar
- Underlag för bilaterala förhandlingar och avtal



EUROPEISKA UNIONEN

**Interreg**  
Botnia-Atlantica

Europeiska regionala utvecklingsfonden

# Beslutsunderlag för infrastrukturplanering i Norden

- Samlade effektbedömningar
  - Metoder för att beskriva effekter och kostnader för föreslagna åtgärder eller åtgärdspaket
- Flera beslutsperspektiv
  - Samhällsekonomisk analys: effekter som värderats monetärt och effekt som bedömts
  - Transportpolitisk målanalys: hur påverkas de transportpolitiska målen
  - Fördelningsanalys: hur fördelar sig nyttorna på olika grupper
- Underlag för politiska förhandlingar om nationella transportplaner



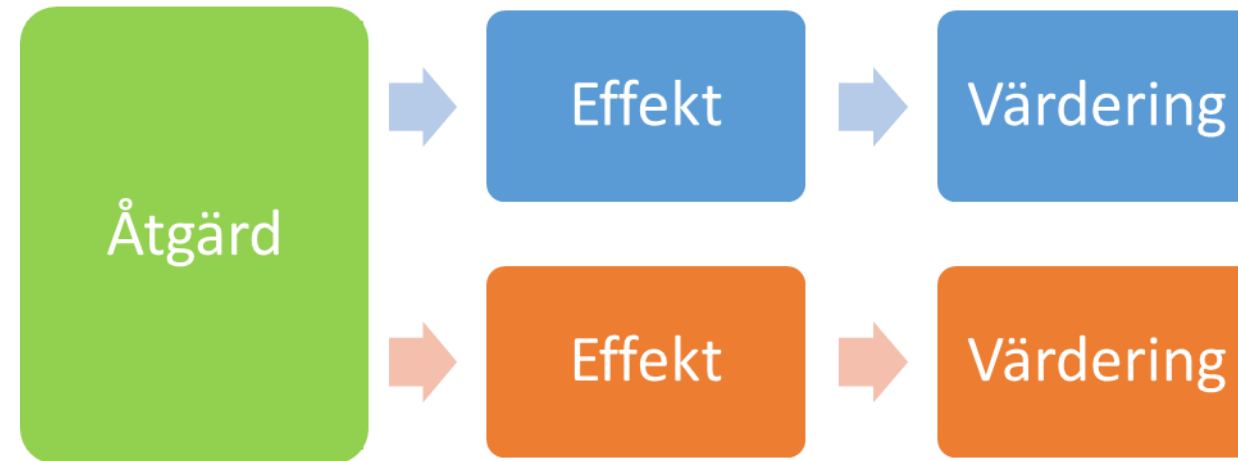
EUROPEISKA UNIONEN

**Interreg**

Botnia-Atlantica

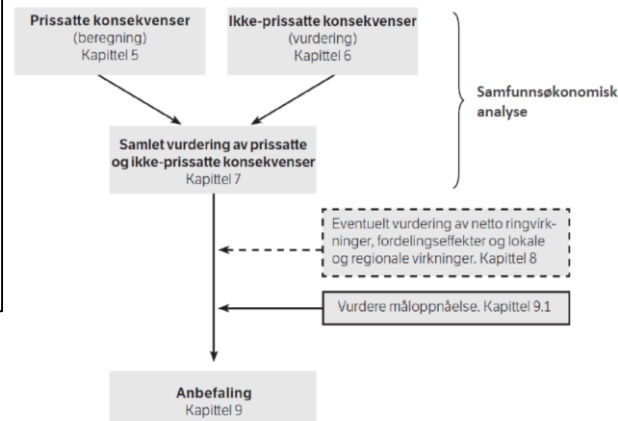
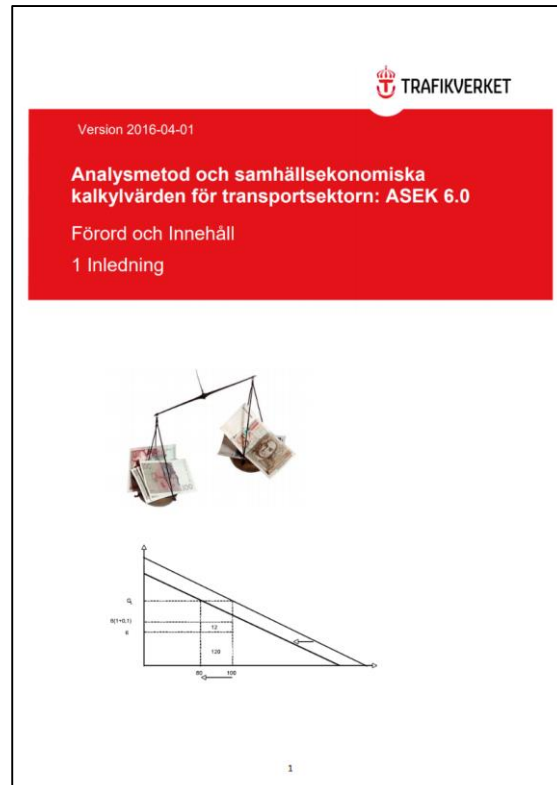
Europeiska regionala utvecklingsfonden

# Samhällsekonomisk analys av gränsöverskridande infrastrukturinvesteringar



# Samhällsekonomisk analys av gränsöverskridande infrastrukturinvesteringar

- Kostnader och nyttor
- Mäter allt i pengar
- Mäter framförallt nyttor ”på vägen”
- Tar inte hänsyn till fördelning
  - Vems nyttor – vems kostnader?



Figur 12. Konsekvensanalysens huvudelement enligt Handbok V712.  
Källa: Statens vegvesen (2014)

# Nationella modeller och verktyg för transportpolitisk analys – i urval

	NORGE	SVERIGE	FINLAND
Prognosmodell för nationell utveckling		MIMER/EMEC	
Nationell prognosmodell för utvecklingen i noder/regioner	PINGO/PANDA	STRAGO-rAps	
Nationell godsmodell	LOGISIKKMODELLEN	SAMGODS	FRISBEE
Nationell passagerarmodell	NTM	SAMPERS	(EMME/2) TARVA f. olyckor
CBA kalkyl på nationell nivå		SAMKALK	
Regional godsmodell		(SAMGODS 5 REGIONER)	
Regional passagerarmodell	RTM (fem regioner samt flexibla områden)	(SAMPERS 5 REGIONER)	
Regional prognosmodell för noder	PANDA	RAPS	
CBA kalkyl på regional nivå			
Länkanalys med CBA av projekt	EFFEKT	EVA/BANSEK	IVAR3



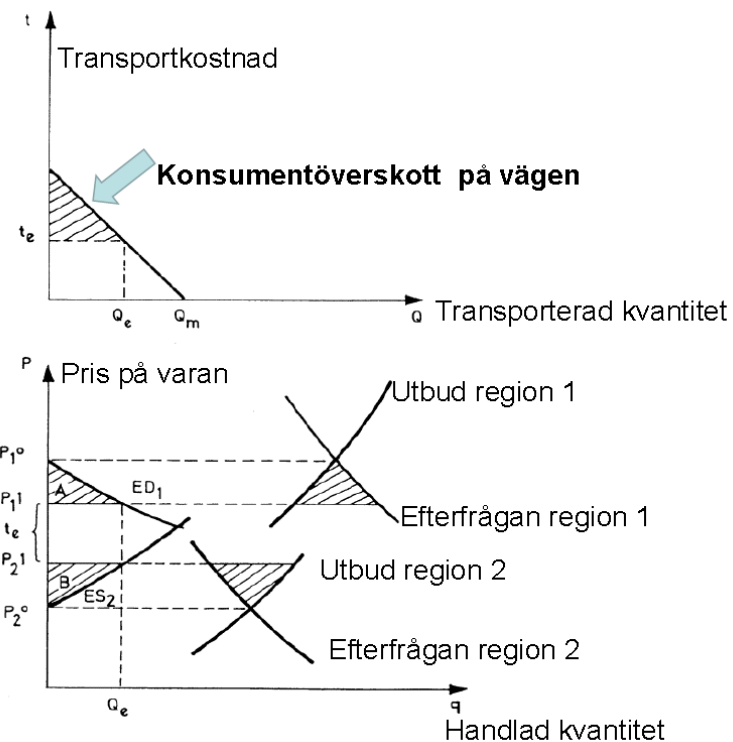
EUROPEISKA UNIONEN

**Interreg**  
Botnia-Atlantica

Europeiska regionala utvecklingsfonden

# Hur kan vi veta om ett projekt höjer välfärden i en region/ett land?

- Fångas alla nyttor på vägen?
- Osäkerheter, svår fångade nyttor, regionala effekter
- Analysen säger inte heller hur nyttorna fördelar sig mellan olika aktörer?
- Vilka nyttor och kostnader ska räknas till vilken region/vilket land?



EUROPEISKA UNIONEN

**Interreg**  
Botnia-Atlantica

Europeiska regionala utvecklingsfonden

# Samhällsekonomisk analys av gränsöverskridande infrastrukturinvesteringar

Parameter	Norge (€)	Sverige (€)	Finland (€)
<b>Tidsvärden</b>			
Fritidsresor	19,20 €/person/h	11,90 €/person/h	10,86 €/person/h
Tjänsteresor	50,95 €/person/h	32,00 €/person/h	27,23 €/person/h
Godstidsvärde	-	0,12 €/ton/h	-
<b>Olyckskostnad</b>			
Dödsfall	4 051 300 €	2 605 100 €	2 406 200 €
<b>Skador</b>	Mycket allvarlig skada 3 075 800 € Allvarlig skada 1 090 300 € Lättare skada 80 300 € Materiella skador 6 900 €	Svårt skadad 482 100 € Lindrigt skada 23 600 € Egendomsskada 1 500 €	Permanent skada 1 349 600 € Allvarlig tillfällig skada 324 300 € Lättare tillfällig skada 62 800 €
<b>Miljökostnad</b>			
CO <sub>2</sub>	27 €/ton	149 €/ton	40 €/ton
Partiklar	482 €/ton	1 178 €/ton	73 459 €/ton (tätort)
NO <sub>x</sub>	3 399 €/ton	3 897 €/ton	869 €/ton
<b>Övriga parametrar</b>			
Kalkylränta	4,0 %	3,5 %	3,5 %
Skattefaktor	1,2	1,3	Nej



EUROPEISKA UNIONEN

**Interreg**  
Botnia-Atlantica

Europeiska regionala utvecklingsfonden



# Exempel – förändrad nettokostnad av hastighetssänkning

Parametrar från land:	Modell från land:			Genomsnitt
	Norge (EFFEKT)	Sverige (EVA)	Finland (IVAR)	
Norge	<b>11,6</b>	2,2	1,4	5,1
Sverige	10,6	<b>1,8</b>	4,6	5,7
Finland	3,5	1,4	<b>3,5</b>	2,8
Genomsnitt	8,6	1,8	3,2	<b>4,5</b>

# Sammanfattning

- Nationella beslutsunderlag
  - Svårt med direkta nyttojämförelser
- Nationella modeller och beslutsprocesser
  - Riskerar skapa ett samhällsekonomiskt ineffektivt transportsystem i nationernas gränstrakter
- Är det här ett problem?
  - Beror på hur underlaget ska användas.
  - Underlag för bilaterala förhandlingar
  - Viktigt med politiska organisationer och arenor för förhandlingar