

Faktabas

Trafikutveckling

Prognoser

Energi

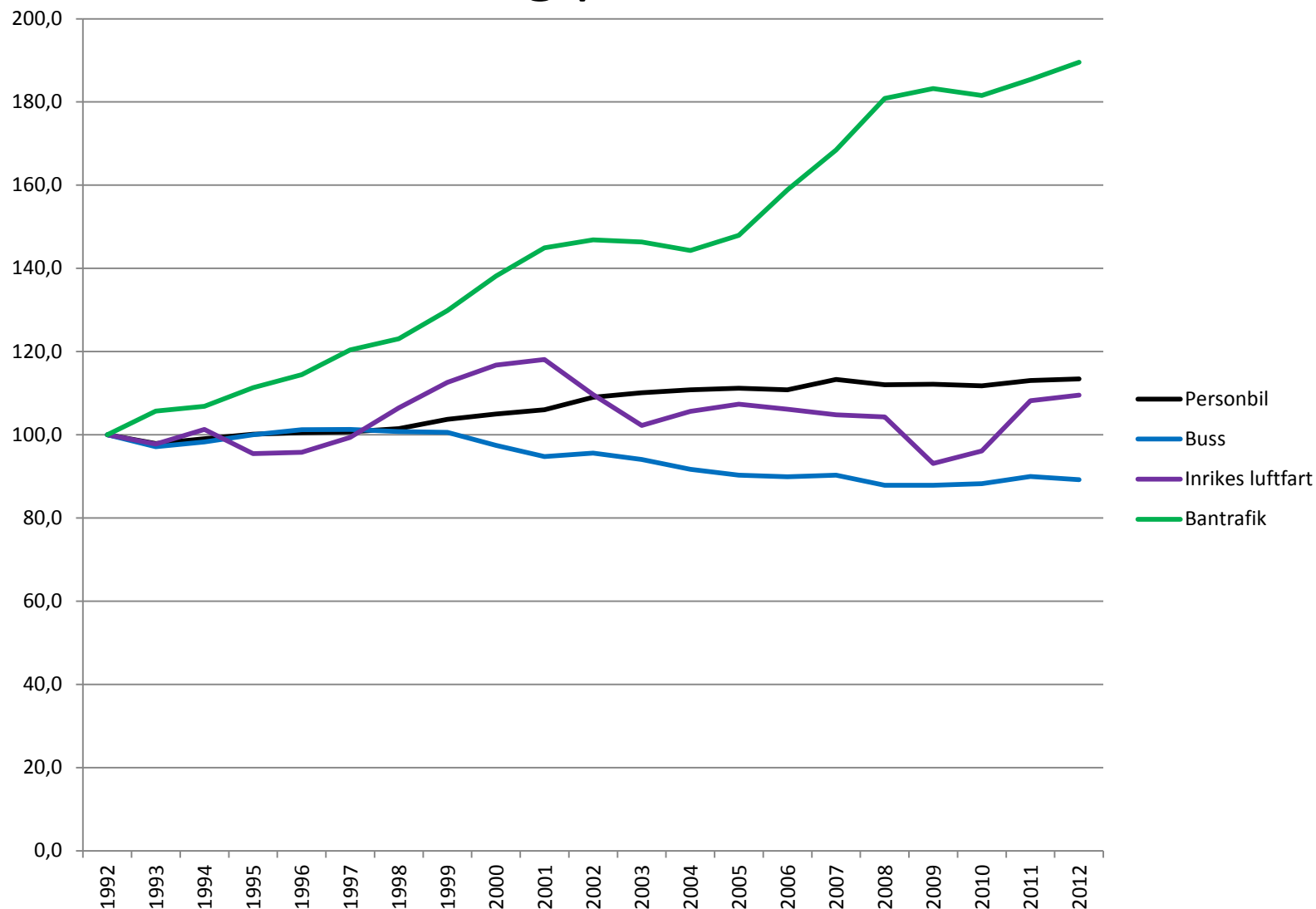
Klimat

Trafiksäkerhet

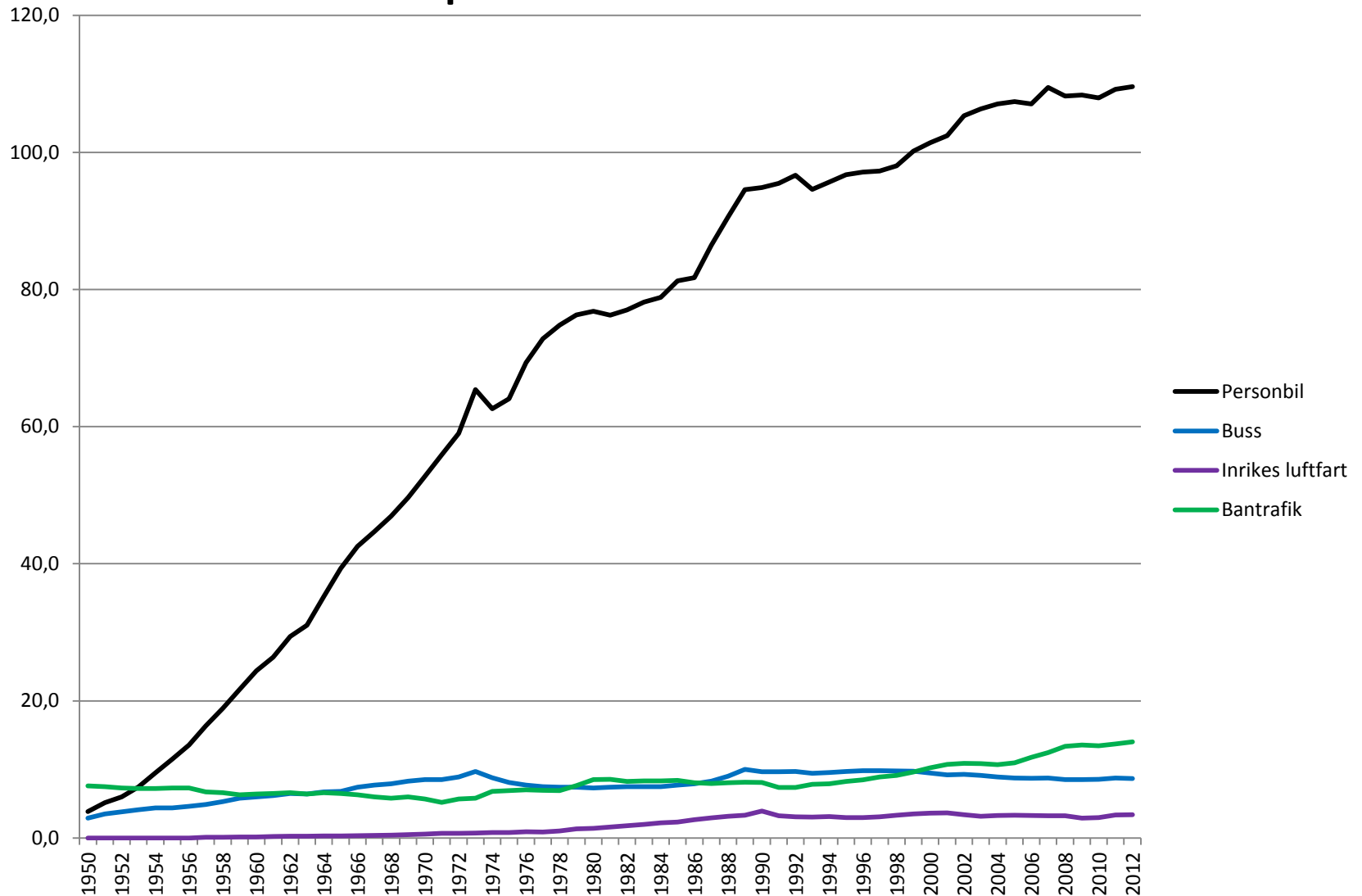
Externa kostnader

Sammanställd av SWEDTRAIN

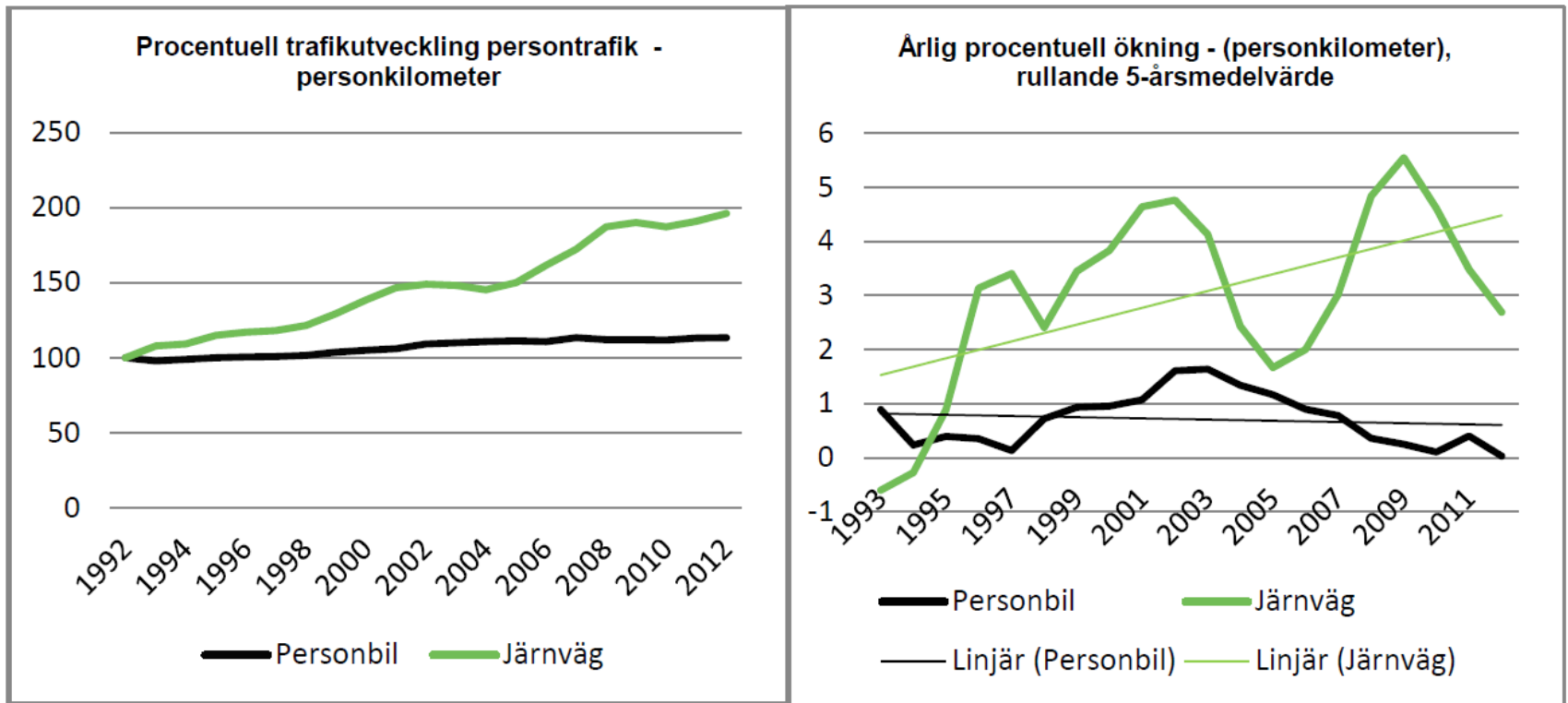
Transportarbete 1992-2012, procentuell utveckling personkilometer



Transportarbete 1950-2012, miljarder personkilometer

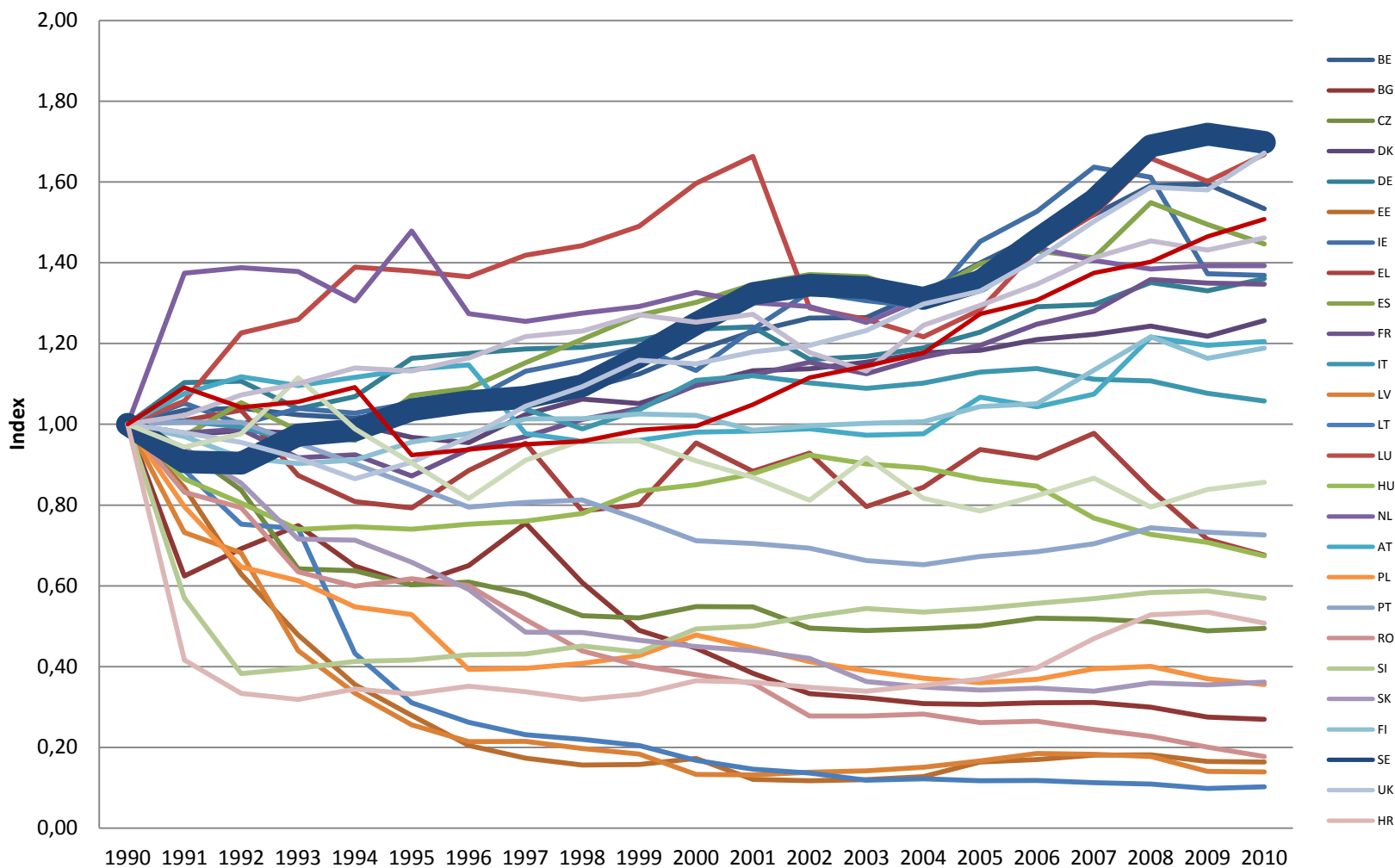


Trender trafikutveckling

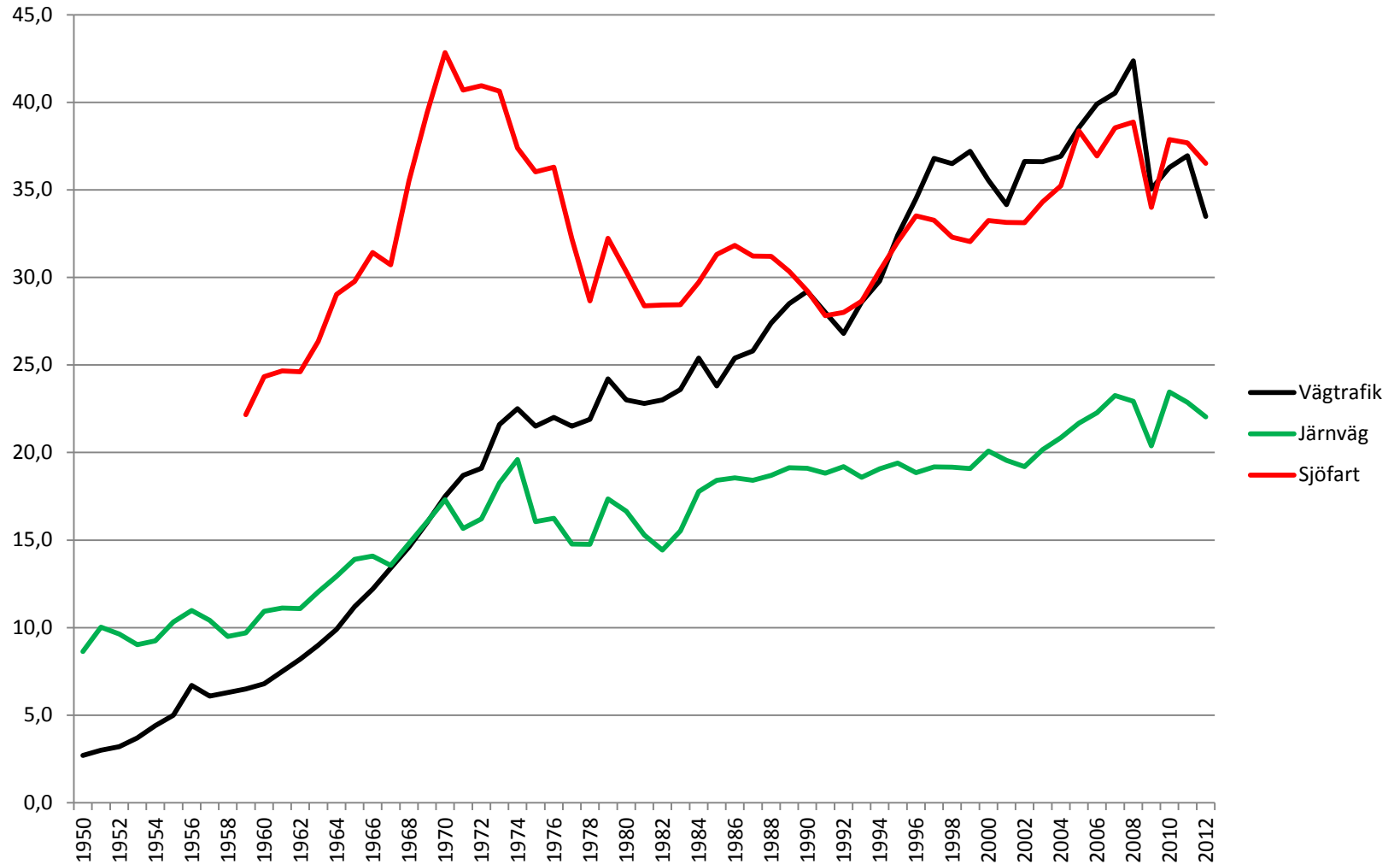


Figur 1. Vänstra diagrammet: Procentuell trafikutveckling. **Notera att diagrammet anger procentuell utveckling av respektive trafikslag, personbilstrafiken är i reella tal ca 10 gånger större än järnvägstrafiken.** Högra diagrammet: Årlig ökning av persontrafik för personbil och järnväg mätt i personkilometer på rullande 5-årsmedelvärde. Trendlinjer inlagda av Excel. Baserat på data från Trafikanalys "Transportarbete 1950-2012".

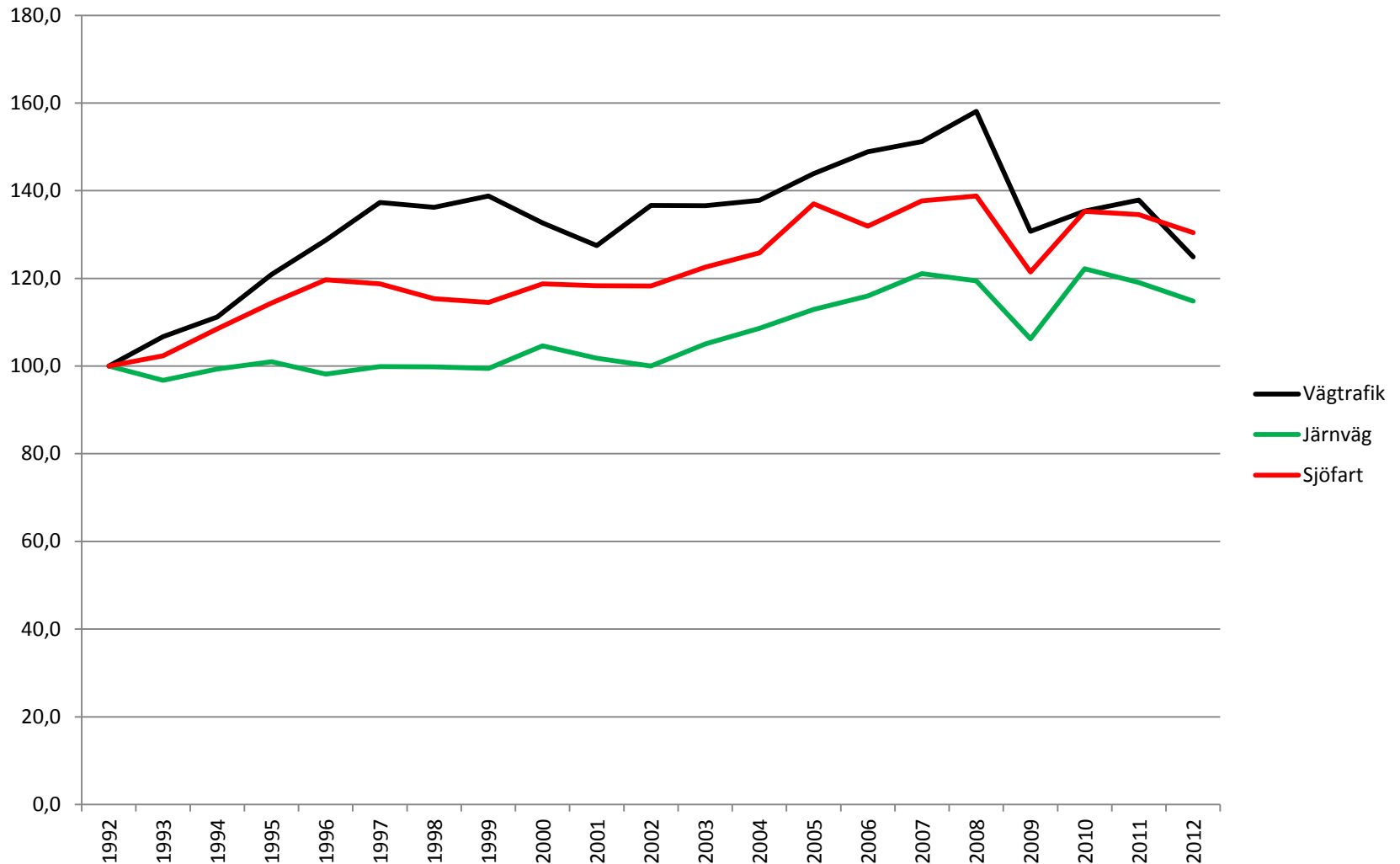
Indexerad trafikutveckling persontrafik på järnväg i Europa (Sverige med kraftigare linje)



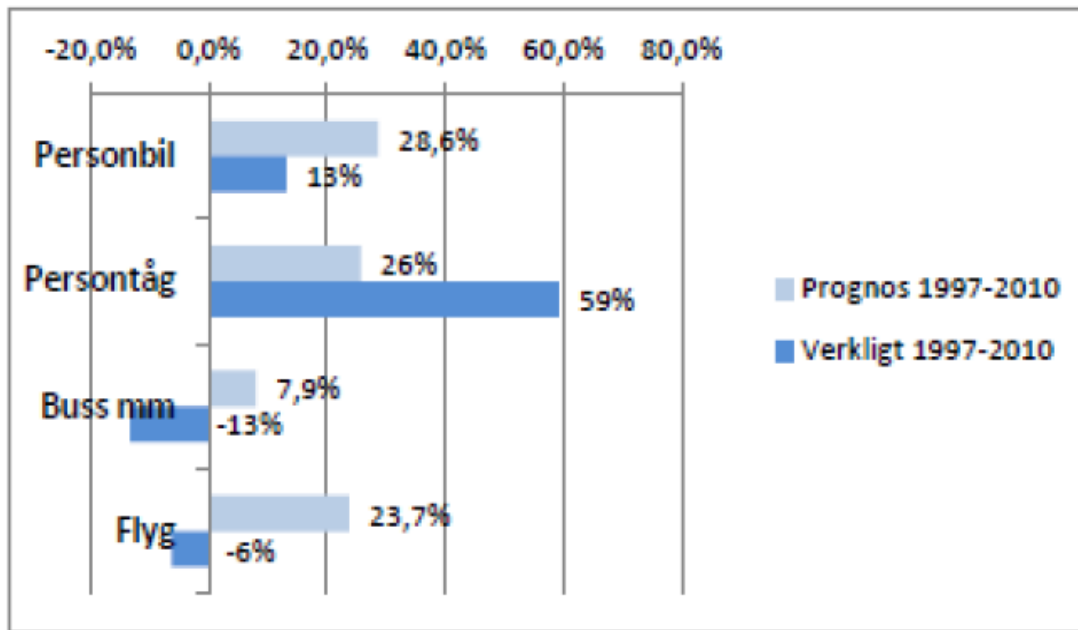
Transportarbete Godstrafik 1950 -2012, miljarder tonkilometer



Transportarbete Gods 1990-2012, procentuell utveckling tonkilometer

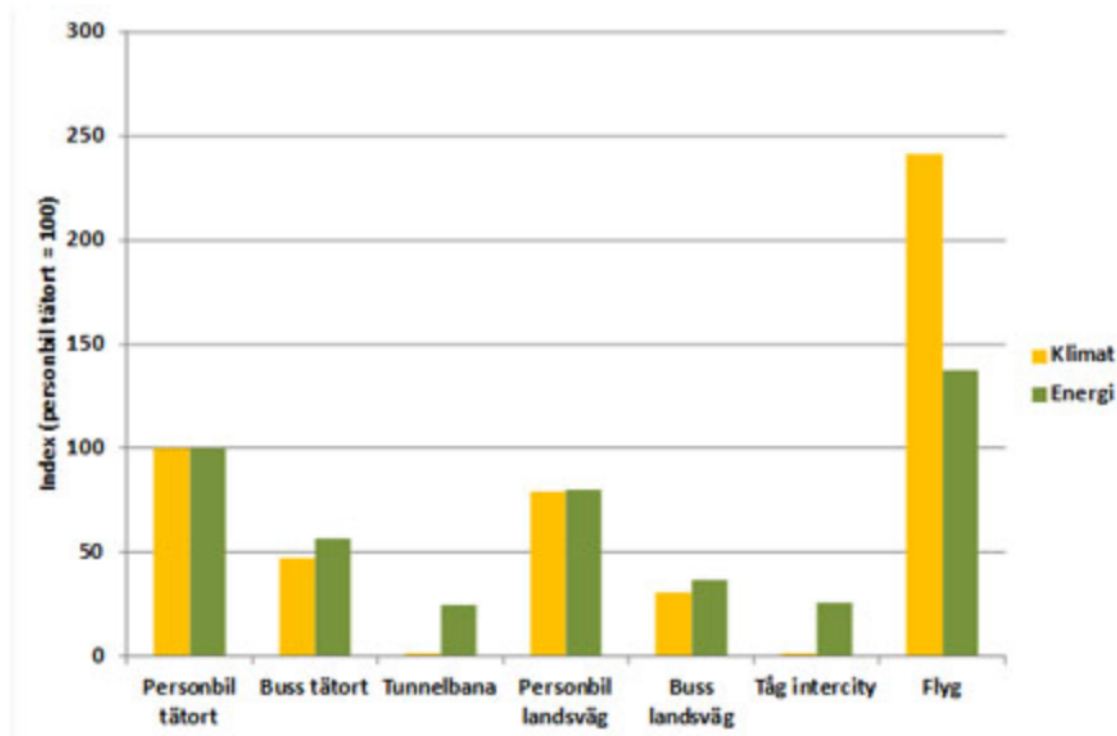


Historiska prognoser



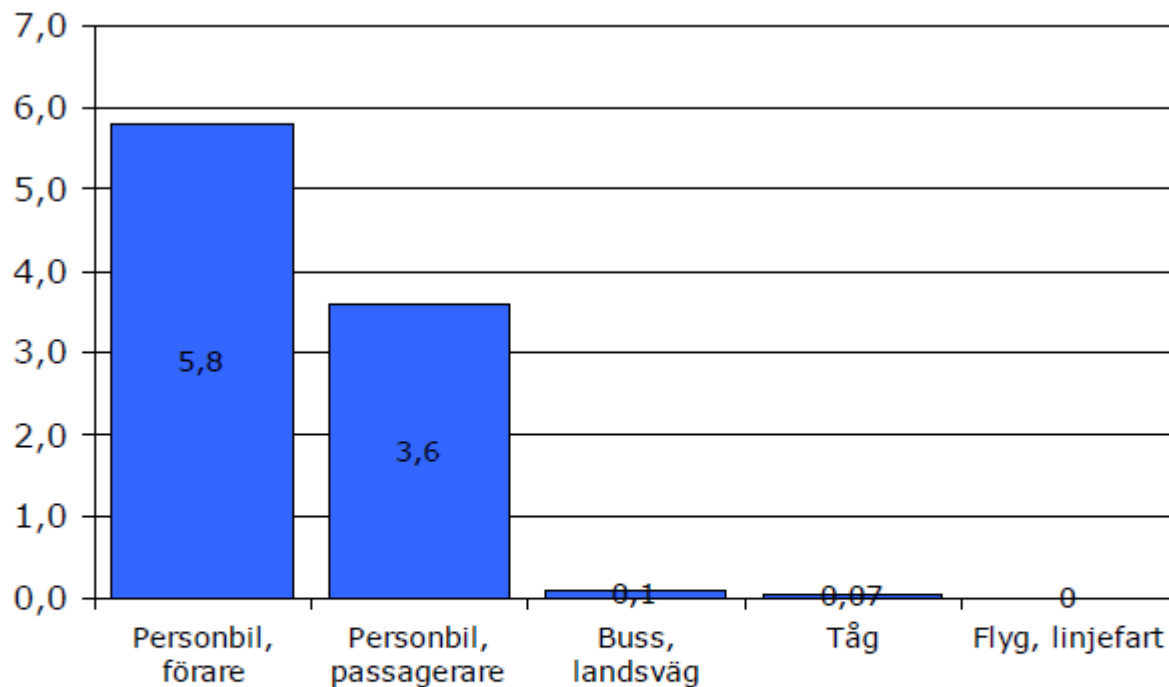
Figur 2. **Historisk prognos och utfall:** Ur Trafikverkets underlagsrapport till kapacitetsutredningen 2012:121 Persontransporter, data från SIKATrafikanalys

Trafikslagens energi – och klimategenskaper



Diagrammet visar energianvändning och klimatpåverkan (per personkilometer) hos olika trafikslag. Alla siffror är normerade mot energianvändning och klimatpåverkan för personbil i tätort = index 100. Klicka på diagrammet för att se det i större format.

Trafiksäkerhet – omkomna per miljard personkilometer under 1990-talet



Källa: Nollvisionen

Externa kostnader

Persontrafik

Tabell 2.2.1: Sammanfattning av externa kostnader och internalisering för persontrafik. Genomsnittliga värden, enhet kronor per personkilometer. 2012 års skatter och avgifter som reala priser med basår 2010 (Trafikanalys, 2013h).

Kr per personkm	Pb bensin	Pb diesel	Buss diesel*	Person-tåg	Färje-trafik	Flyg-trafik
Infrastruktur	0,01	0,01	0,01	0,03-0,04	-	0,07-0,10
Olyckor	0,10	0,10	0,06-0,11	0,01	0-0,01	0,06-0,15
Koldioxid	0,14	0,11	0,04-0,07	0,002	0,24	0,36
Övriga emissioner	0,04	0,04	0,05-0,08	0,003	0,20	0,02-0,06
Buller	0,06	0,06	0,01-0,07	0,01-0,03	-	0,02-0,03
Total extern marginalkostnad	0,35	0,32	0,19-0,29	0,05-0,09	0,44-0,45	0,53-0,70
Internaliserande skatter/avgifter	0,32	0,20	0,06-0,12	0,05	0,29	0,39
Icke-internaliserad kostnad	0,03	0,12	0,13-0,18	0,005-0,04	0,15-0,16	0,14-0,31
Internaliseringsgrad	90 %	62 %	32-41 %	50-89 %	64 %	56-73 %

* För en biogasdriven stadsbuss kan koldioxid och övriga emissioner exkluderas. Eftersom de internaliserande skatterna samtidigt är noll blir den icke-internaliserande externa kostnaden i samma storleksordning (0,15) och internaliseringsgraden blir 0.

”Personbilstrafik med dieseldrivna fordon samt persontrafik med buss, färja eller flyg betalar för sina totala samhällsekonomiska kostnader i mindre utsträckning än bensindriven personbilstrafik och persontrafik med tåg.”

”Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att vissa motiverade höjningar av internaliserande skatter och avgifter har genomförts under de senaste åren. Det har emellertid framförallt varit en inriktning på höjning av banavgifterna. För vägtrafiken, som utgör den dominerande delen av trafiken har beskattningen följt inflationen, men inte mycket mer än så. Till detta kommer att sjöfarten fått sänkta avgifter reallt.”

Godstrafik

Tabell 2.2.2: Sammanfattning externa kostnader och internalisering godstrafik. Genomsnittliga värden, enhet kronor per tonkilometer. 2012 års skatter och avgifter som reala priser med basår 2010 (Trafikanalys, 2013h).

Kr per tonkm	Lätt lastbil, diesel	Tung lastbil utan släp	Tung lastbil med släp	Godståg	Sjöfart
Infrastruktur	0,016	0,03-0,07	0,02-0,04	0,02-0,03	= 0
Olyckor	0,11-0,14	0,08	0,02	0,001-0,003	0
Koldioxid	0,25-0,30	0,14	0,06	0,002	0,02
Övriga emissioner	0,06-0,23	0,13	0,05	0,003	0,03
Buller	0,02-0,17	0,22-0,49	0,06-0,12	0,01-0,02	-
Total extern marginalkostnad	0,46-0,86	0,61-0,91	0,20-0,29	0,04-0,06	0,05
Internaliserande skatter/avgifter	0,41-0,50	0,24	0,11	0,01	0,02
Icke-internaliserad kostnad	0,05-0,36	0,37-0,67	0,10-0,19	0,03-0,05	0,03
Internaliseringsgrad	58-88 %	26-40 %	36-52 %	19-31 %	35 %

I Figur 2.2.1 visas de reala höjningar av internaliserande skatter och avgifter som genomförts under år 2011 (eller i årsskiftet 2011/2012) samt under den senaste fyraårsperioden (2008-2012). För flygtrafik har beräkning gjorts enbart för perioden 2008-2012.¹

”Godstransporter med tung lastbil är den typ av godstransport som i minst utsträckning betalar sin totala samhällsekonomiska marginal-kostnad per tonkm.”

”Med tanke på långsiktig hållbarhet och för att internalisera transporterens externa kostnader finns det ur transportpolitisk synvinkel motiv för ett åter-införande av en (differentierad) kilometerskatt för tung trafik och det är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv viktigt att en sådan introduktion sker samtidigt som banavgifterna även fortsättningsvis höjs. Den överflyttning av transporter från järnväg till väg som kan komma att ske om endast banavgifterna ökar på lång sikt är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte önskvärd.”