

Varje ny täkt bidrar till konkurrens och därmed för samhället, som är en stor köpare, till lägre kostnad för vägar skolor, m m. Med lägre konkurrens kan man förvänta dels ett något högre tonpris på materialet, dels att materialet behöver transporteras längre vilket ökar transportkostnaden. SBMI antog 1–2 kr/ton, km generellt, det framtagna kalkylunderlaget ger dock bättre möjlighet till mer exakta beräkningar utifrån faktiska förhållanden.

De globala effekterna av transporter beror framförallt på trafikens utsläpp av att växthusgasen koldioxid (CO<sub>2</sub>) på grund av användning av fossila bränslen. Kalkylvärdet för utsläpp av koldioxid har i de senaste ASEK-översynerna satts till 1,50 kr per kg utsläpp av CO<sub>2</sub> och det är det värde som används i kalkylunderlaget för att beräkna de samhällsekonomiska kostnaderna för CO<sub>2</sub>-utsläppen.

Det finns även samhällsekonomiska värderingar för reglerade emissioner, som NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, kolväten och partiklar men eftersom dessa även påverkas av val av fordon (EURO-klass) var utsläppen sker (på landsbygd eller i tätort) har ingen hänsyn tagits till dessa utan den samhällsekonomiska kalkylen bygger enbart på CO<sub>2</sub>.

Övriga faktorer så som ökat vägslitage, buller till närboende längs vägar, trafikolyckor och i storstäder – trängsel – har inte heller inräknats i kalkylen, då de är svåra att generalisera och kvantifiera.

När det gäller förlängda drifttillstånd i befintlig täkt i drift finns en annan problematik. Om tillstånd inte kommer fram i tid får verksamheten avbrytas – till skillnad från annan miljöfarlig verksamhet som inte har tidsbegränsade tillstånd.

I prövningsprocessen kan stopp komma med kort förvarning. Om inte personalen kan omplaceras på ett produktivt sätt rör det sig om 0,1 Mkr/månad i personalkostnad plus en kapitalbindning i maskiner och infrastruktur som genomsnittligt kan värderas till 10 Mkr.

Till dessa mer generella iakttagelser har WSP Analys & Strategi utvecklat en mer noggrann beräkningsmodell.

### **Kostnadskalkyl för uteblivet täkttillstånd**

Resultatet summerar fasta fordonskostnader, rörliga fordonskostnader respektive lönekostnader för primärt täktläge (sökt läge) och sekundärt täktläge (tilldelat läge). Betonas skall, att kostnaderna som anges inte inkluderar marginal/vinst för transportutövare. Detta beroende på olika förhållanden – och därmed marginaler – på olika regionala marknader. Kalkylen visar även CO<sub>2</sub>-utsläpp (kg) respektive samhällskostnaderna för CO<sub>2</sub>-utsläppen för båda lägena. Resultaten jämförs och presenteras i form av skillnader i kostnad, CO<sub>2</sub>-utsläpp och samhällskostnad mellan de båda alternativen.

### **Användaruppgifter**

För kalkylen måste användaren fylla i antal ton material som ska fraktas samt avstånd till respektive täkt. Användaren måste också fylla i antal lastbilar och typ som ska användas för uppdraget samt antal dagar respektive lastbil måste användas. För att räkna ut detta finns en stödfunktion som utifrån valda lastbilstyper och antal räknar ut det teoretiska antalet dagar som lastbilarna måste användas.

### **Bakgrundsuppgifter**

För kalkylen finns bakgrundsuppgifter avseende kostnader fördelat på rörliga och fasta kostnader på fem lastbilstyper; 3-axling anläggningsbil, 3-axling anläggningsbil med släp, 4-axling anläggningsbil, 4-axling anläggningsbil med släp samt dragbil med tipptrailer.

Räntekostnader i kalkylen styrs av STIBOR + 3 % och vissa angivna kostnader i kalkylen uppräknas med KPI. Länkar finns i dokumentet och dessa uppgifter måste uppdateras manuellt. Personalkostnader (per timme) samt samhällsekonomisk värdering av CO<sub>2</sub> måste också uppdateras manuellt. Även här finns länkar i dokumentet till var de nuvarande uppgifterna är hämtade.

För att räkna ut snitthastighet för lastbilarna i uppdragen används en manuellt uppdaterad lista med snitthastighet baserat på körsträcka till täkt.

Grunduppgifter har, förutom i kalkylbladet angivna källor, erhållits från Sveriges Åkeriföretag samt Alwex AB och Alltransport i Östergötland AB.

Göteborg 2010-05-05 (kalkyl uppdaterad januari 2015)

WSP Analys & Strategi