



WSP

VTI

CTS

Trafikanalys

Trafikverket internt

Kopia till:

## Positionspapper Trafikverket: Värdet av ökad tillförlitlighet av godstransporter

### Trafikverkets engagemang vad gäller samhällsekonomiska metoder för att mäta tillförlitligheten av godstransporter

Trafikverket har i uppdrag från regeringen att ”utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering”, samt att ”ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser”. Trafikverket ser gärna forskning utifrån flera ansatser både i Sverige och internationellt. Trafikverket har bland annat därför varit med om att finansiera två parallella pilot forskningsprojekt som tittat på flera olika ansatser för ett värde av ökad tillförlitlighet av godstransporter. När det kommer till Trafikverkets utvecklingsansvar önskar vi på kort sikt att vi i Sverige kan ta ett steg framåt vad gäller att få bättre/säkrare och tillämpbar värdering och på lång sikt att vi hittar en gemensam metod starkt förankrad i internationell och/eller svensk transportforskning. En avgörande fråga för att kunna gå framåt i utveckling och forskning är tillgången och kvalitén på data.

### Två pilotstudier

Under 2013 bedrevs två pilotstudier kring frågan om Värdet av ökad tillförlitlighet av godstransporter. Studierna resulterade i två vetenskapliga rapporter i/ ”Value of transport time variability of freight transport”, augusti 2013 KTH, Gbg universitet, Transrail, Vectura och WSP ii/ “Value of freight time variability”, VTI, Significance och TÖI.

### Vetenskapligt seminarium 2013

Dessa två pilotstudier summerades och diskuterades vid ett vetenskapligt seminarium där Trafikverket stod som värd 3 september 2013. Särskilt inbjudna granskare var John Bates oberoende konsult och Lars Hultkrantz professor vid Örebro universitet. Syftet med seminariet var att summera nuvarande forskningsfront vad gäller estimering av VTTV (Value of freight time transport variability) och att diskutera hur Trafikverket bäst bör fortsätta arbetet med att få fram och via ASEK få beslut om officiella svenska värden för VTTV.

De preliminära slutsatser som Trafikverket drog utifrån diskussioner och expertkommentarerna direkt efter granskningsseminariet och som vi fortsatt står för var sammanfattningsvis:

1. Forskargrupperna är inte redo att gå vidare med en stor SP-studier och eller större fullskalig datainsamling 2014 eftersom  
a / det inte är klarlagt hur undersökningarna kommer att specificeras och hur det insamlade materialet ska användas. Olika branschförhållanden och vad som



efterfrågas, samt hur och till vem frågorna ställs kommer att påverka resultatet, VTTV. Det finns stora skillnader mellan olika utfall av VTTV i olika länder. I dag kan vi inte säga hur mycket av dessa skillnader som beror på olika förhållanden och hur mycket som beror på vald metodik.

b / det inte finns tydliga metoder och effektsamband när det gäller att kunna tillämpa en ny VTTV i CBA.

2. Det fanns en diskussion på seminariet om tillgång till datamängder mellan olika forskargrupper. Slutsatsen är att de data som samlas in inom ramen för det fortsatta gemensamma arbetet med VTTV och med andra gods frågor kommer att hanteras av Trafikverket och/eller Trafikanalys som representanter för de forskningsfinansierande skattebetalarna.
3. Det är dags att nu bilda ett gemensamt forskningsteam i samarbete med de av Trafikverket ledde utvecklingsgrupperna ASEK och SAMGODS. Forskargruppen kan fortsätta på ett ramverk för fortsatt utveckling och forskning.

## Diskussion och beslut om utvecklings och forskningsinnehåll vad gäller Trafikverkets finansiering

Under hösten 2013 och våren 2014 fördes en diskussion om innehållet i fortsatt utvecklings och forskningsinsats. Trafikverket hade redan tidigt preliminära synpunkter på innehåll och ett sammanslaget konsortium kom i november (2013-11-08) in med ett ganska omfattande förslag "Värdet av ökad tillförlitlighet av godstransporter – Metodutveckling och syntes" innehållande 8 stycken workpackages med omfattningen 5,3 mnkr från Trafikverket och 1,5 mnkr från CTS. I detta förslag ingick att samtidigt gå fram med flera ansatser.

Vid Trafikverkets granskning av forskningsansökan fastnade Trafikverket efter förankring i ASEK och Samgods arbetsgrupp för att prioritera två stycken workpackages under 2014. WP 1 "VTTV baserad på SP-studier från Norge och Nederländerna" och WP4 "Mått".

Motivet för Trafikverkets och dess arbetsgruppers prioritering är:

Motiveringen till det beslut som fattats kring projektet skulle kunna sammanfattas på följande sätt:

*Godstransporternas tillförlitlighet behandlas bristfällig eller inte alls i de kostnadsnyttoanalyser för infrastrukturinvesteringar som görs vid varje planeringsomgång. Föreliggande ansökan har som huvudsaklig uppgift att förbättra skattningen av värdet av ökad tillförlitlighet. Kunskaper och erfarenheter kommer att utbytas med ledande experter i Europa. Resultatet väntas leda fram till bättre planeringsunderlag.*

*Det finns egentligen inga goda exempel på skattade värden av tillförlitlighetsförbättringar där resultaten är helt oomtvistliga. Delvis hittas en förklaring till detta förhållande i problemets natur, nämligen att de starkt situationsspecifika effekterna som kommer ur åtgärder som förändrar tillförlitligheten alltid är svåra att fånga och kvantifiera. Trots denna svårighet beräknas projektet kunna bidra med stora förbättringar av den mycket förenklade metod som detta värde framräknas med i dagens gällande ASEK-rekommendation.*

*Trafikverket ser ansökan som angelägen och som något som har potential att ge förbättrade rekommendationer på ett viktigt område inom en inte alltför avlägsen framtid.*

*Trafikverket tror dock, med beaktande av insänd ansökan, att en approach med successiva förbättringar av värdet som ansökan avser sannolikt ger mer för pengarna än en satsning på flera parallella samtida projekt. Denna hållning grundar sig delvis i att nuvarande ASEK-rekommendation är så pass förenklad att den givet nuvarande kunskapsläge och utförande av WP1 och WP4, ganska enkelt skulle kunna förbättras. En successiv approach ger ökade möjligheter att navigera och välja väg (välja bort, lägga till eller fördjupa projektet i senare skeden). Trafikverket tror, med beaktande av insänd ansökan samt ämnets natur, att det kommer att vara mycket svårt att*



*nå en alltigenom oomtvistlig metod att enas kring i slutet av projektet så som det är beskrivet i ansökan. Detta stärker argumenten för att istället närma sig bättre värderingar av tillförlitlighetsförändringar genom väl förankrade successiva förbättringar.*

Projektet Trafikverket finansierar omfattar preliminärt 1,12 mnkr under 2014 samt tillkommer delar som beräknas finansieras av CTS.

## **Trafikverkets förslag inför kontraktskrivande för igångsättande av projektet "Värdet av ökad tillförlitlighet av godstransporter"**

### **Innehåll i WP1 (konsortiets text):**

*WP 1 VTTV baserad på SP-studier från Norge och Nederländerna*

I delprojektet behandlas följande frågor: Hur mycket skiljer godstransportefterfrågan, transportavstånd, VTTS mm. mellan Sverige, Norge och Nederländerna? Hur mätts VTTV i de olika SP studierna och i vilken utsträckning är resultaten jämförbara? Hur kan skillnaderna mellan de genomsnittliga VTTV i de tre studierna förklaras? Hur mycket skiljer VTTV och VTTS för olika varugrupper i de tre studierna? Hur mycket skiljer VTTV och VTTS mellan de olika trafikslagen? Vad krävs för att överföra de norska och holländska VTTV till Sverige?

Nationalräkenskaper, transportstatistik, godsmodeller mm. analyseras för att identifiera skillnader och likheter mellan godstransporterna i Nederländerna, Norge och Sverige. De norska och holländska SP-studierna utvärderas och det undersöks hur VTTV kan överföras till Sverige. VTTV för de svenska godstransporterna härleds.

### **Förslag tillägg WP1 (förslag från Trafikverket):**

Projektet har som huvudmål att på kort sikt via WP1 resultera i en implementeringsbar metod/värdering för VTTV i Svensk CBA metodik. WP1 skall förhålla sig till hur jämförbart arbetet med value transfer är med de olika alternativa mått som undersöks i WP4 (såväl trafikverks- som cts finansierade delar). Projektet ska kommunicera behov av trafik- och transportstatistik och annan fakta från myndigheter och svenskt näringsliv för att VTTV via value transfer ska kunna anpassas till svenska förhållanden.

### **Innehåll i WP4 (konsortiets text):**

*WP 4. Mått*

I tidigare studier av VTTV föreslås en stor mängd olika mått för transporttidens variation, som till exempel den genomsnittliga förseningen, transporttidens standardavvikelse, frekvensen av förseningar av viss magnitud, etc. Om olika mått används, kan de resulterande värderingarna inte jämföras. Kalkylerna är i behov av ett enda mått, som tillämpas av samtliga aktörer. Detta mått bör även tillämpas i effektsamband, modellsystem (Samgods), och andra delar av prognos- och kalkylsystemet. Projektet vill undersöka olika alternativa mått och föreslå det mest lämpade måttet baserat på hur väl det speglar olika typer av förseningar, hur väl det kan användas till att estimeras VTTV samt hur implementerbart det är i modellsystemet (Samgods).

### **Förslag tillägg WP4 (förslag från Trafikverket):**

Projektet skall vid arbetet med undersökningen av olika alternativa mått i WP 4 (såväl trafikverks- som cts finansierade delar), beskriva skillnader i mått, behov av effektsamband och dataförsörjning mellan de/det "mest lämpade måttet" som föreslås i WP4 och den kortsiktiga metod som tas fram via value transfer i WP1. Realismen och översiktligt bedömd kostnad för att klara framtagande av effektsamband samt dataförsörjningen av föreslaget mått vad gäller trafik- och transportstatistik och annan fakta från myndigheter och svenskt näringsliv för att utveckla metodiken för en svensk VTTV skall också beskrivas.

**Förslag till kontraktsform:**

Eftersom det är svårt att idag tydligt precisera ingående arbetsmoment i projektet föreslås projektet finansieras som ett FoI uppdrag med takpris. Det innebär att förbrukad tid och vilket konkret arbete som utförts under denna rapporteras i efterhand i samband med rapport i samband med fakturering istället för på förhand.

**Seminarium "Bättre prognoser och kalkyler vad gäller näringslivets transporter"****Utkast innehåll och program**

Ett gemensamt seminarium genomförs av Trafikverket, Trafikanalys, WSP, VTI och CTS. Finansieras av medel som finns kvar från en av pilotstudierna. Vid behov står Trafikverket för om ytterligare merkostnad för seminariet uppstår. Seminariet blir ngt av uppstart för "Värdet av ökad tillförlitlighet av godstransporter" men föreslås ha ett bredare fokus på statistik och dataförsörjning för modeller, värderingar och forskning med anknytning till analys av godstransporter. Såväl projektet Värdet av ökad tillförlitlighet som andra godsprojekt och godsforskning. Genomförs sen vår 2014 som ett öppet CTS seminarium med särskild inbjudan till näringslivet och deras organisationer.

- A. Näringslivet: Behovet att säkrare och bättre analyser av näringslivets transporter
- B. Trafikanalys och Statistikcenter vid Trafikverket: Arbetet med att få fram bra och tillämpbar statistik/indata för godstrafik och godstransporter
- C. Kort om läget godsmodellutvecklingen samt beskrivning av databehov, framförallt indatabehov för en Valideringsdatabas för godsmodellen
- D. Projektet "Värdet av ökad tillförlitlighet av godstransporter":
  - VTTV baserad på SP-studier från Norge och Nederländerna – innehåll i projektet och behov av datamaterial
  - Mått för VTTV – innehåll i projektet och behov av datamaterial och möjliga behov i framtiden
  - Associerade godsprojekt på CTS – innehåll i arbetet och behov av datamaterial
- E. Samtal om hur vi tillsammans (näringslivet, myndigheter, forskare) kan hjälpas åt för att få förbättrad tillgång och kvalitet vad gäller datamaterial för skattning, validering och forskning, med målet att få bättre analyser?
- F. Samtal om inriktning av pågående och fortsatt forskning/utveckling runt godskalkyler och godsprognos analyserna

Samhällsekonomi och modeller

Trafikverket

Genom Peo Nordlöf enhetschef