

Till:

Från:

2012-04-11

Trafikverket
Borlänge
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
trafikverket@trafikverket.se**Martin Röcklinger**
Samhälle
martin.rocklinger@trafikverket.se
Direkt: 010-123 23 96
Mobil: 076-813 26 57

Verktyg för dynamiska effekter av infrastruktur inför kommande åtgärdsplanering

I trafikverkens åtgärdsplanering 2010-2021 användes verktuget Samlok för vissa objekt, för att värdera så kallade dynamiska tillväxteffekter (eng. *wider economic benefits*), effekter som inte fångas av de vanliga kalkylverktygen. Inför kommande åtgärdsplanering ska det på nytt beslutas om vilket verktyg som ska användas för att värdera sådana effekter. Syftet med denna PM är att utgöra underlag till ett sådant beslut. Detta görs i huvudsak genom en undersökning av vad, om något, som har förändrats hos verktygen sedan den förra åtgärdsplaneringen.

Inför Åtgärdsplaneringen 2010-2021 gjorde WSP på uppdrag av Banverket en jämförelse av olika modeller för dynamiska tillväxteffekter¹. Fyra modeller jämfördes: en icke namngiven modell skapad av ÅF/Infraplan, JIBS:s² modell Dynlok, samt WSP:s modeller RUT och Samlok. WSP:s rekommendation var användning av Samlok i Åtgärdsplaneringen, med följande argument (min numrering):

1. *Samlok är den enda modellen som ger en simultan bestämning av lokaliseringen av befolkning och sysselsättning. RUT beräknar inte effekter på befolkningen, medan DYNLOK beräknar befolkning och sysselsättning i separata om än sammankopplade modeller.*
2. *RUT och Samlok använder båda tillgänglighetsmått som genereras av Sampers medan DYNLOK är skattad med tillgänglighetsmått baserade på bilrestider.*
3. *En skillnad mellan RUT och Samlok är att Samlok är skattad på ett teoretiskt mer fördelaktigt mått på förändrad tillgänglighet, medan RUT är skattad på nivådata.*
4. *RUT och Samlok använder separat skattade inkomstekvationer vid beräkning av tillväxteffekter, medan dessa effekter beräknas på indirekt väg i DYNLOK. Det kan ifrågasättas om de sysselsättningseffekter som ligger till grund för denna beräkning i DYNLOK exkluderar omlokaliseringseffekter.*

¹ Lokaliserings- och tillväxteffekter i samhällsekonomiska analyser - en förstudie, WSP Analys & Strategi rapport 2008:3

² Internationella handelshögskolan i Jönköping

Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: Sple 2012:01

Studien användes som underlag av den arbetsgrupp som rekommenderade användning av Samlok inom Åtgärdsplaneringen.

Sedan WSP:s studie gjordes har både Samlok och Dynlok genomgått utvecklingsarbete. Dynlok tillämpas i dagsläget i det s.k. TTP-projektet med tillgänglighetsmått som är generade av Sampers och baserade på både bil- och kollektivtrafikrestider. Därmed gäller inte längre den andra punkten ovan. Vad gäller den första punkten kallar JIBS själva Dynlok för en "simultan modell", vilket jag tolkar som att den punkten inte längre är relevant. Den tredje punkten behandlar endast skillnader mellan Samlok och RUT.

Med hänsyn till ovanstående borde den fjärde punkten i WSP:s argument vara den mest relevanta för en ny jämförelse. Samloks inkomsteffekter består av skattade samband mellan ökad tillgänglighet och ökad inkomst av arbete (till följd av bättre matchning på arbetsmarknaden o dyl.). Inkomsteffekter i Dynlok är beräknade m a p bruttoregionalprodukt och beräknat antal tillkommande eller försvinnande arbetstillfällen; i princip tillgodoräknas regionens medellön för varje nytt arbete. Här finns två traditioner inom forskningsvärlden, där den ena har fokus på mer traditionella samhällsekonomiska kalkyler och den andra har fokus på regionalekonomiska omfördelningseffekter. Nedan beskrivet av CTS³:

Inom transportsektorn är samhällsekonomiska kalkyler (CBA) det vanligaste instrumentet för att utvärdera åtgärder och investeringar kvantitativt, dels för att undersöka om nyttorna motiverar kostnaderna, dels för att rangordna olika möjliga åtgärder relativt varandra.

Det är dock välkänt att det finns effekter som inte fångas av den normala typen av transport-CBA. En typ av sådana effekter ryms i samlingsbegreppet "dynamiska effekter" eller "wider economic benefits". Där ryms dels sådant som i princip borde finnas med bland nyttorna i CBA:n (t ex ökade offentliga nettointäkter när sysselsättning, arbetade timmar och produktivitet ökar), dels sådant som med flit definierats bort ur CBA:n (omfördelningar av människor och produktion mellan regioner), men som ändå ofta är mycket relevanta och intressanta för beslutsfattare.

I den regionalekonomiska forskningstraditionen, däremot, så är dessa och liknande effekter ofta huvudfokus, medan beskrivningen och modelleringen av transportsystemet, resandet och transportererna är något mindre detaljerad än vad som vanligen är fallet i transportanalyser.

Dynlok och Samlok räknar båda på lokaliseringseffekter, men kan ändå mycket grovt sett sägas representera de två traditionerna: den senare beskriver de bredare

³ CTS, 2012, Projektbeskrivning för *Dynamiska effekter i CBA för transporter*.

Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: Sple 2012:01

ekonomiska nettoeffekterna på arbetsmarknaden och den förra beskriver delvis regionalekonomiska omfördelningseffekter som inte nödvändigtvis utgör en nettoeffekt för riket. Allt annat lika visar en kalkyl med Samlok därför inte samma effekter som en kalkyl med Dynlok.

Trafikverkets samhällsekonomiska kalkylverktyg, exempelvis Sampers/Samkalk, arbetar enligt den traditionella CBA-metoden. Det finns därför anledning att tänka sig att Samloks resultat är mer direkt jämförbart med Trafikverkets kalkyler, något som borde vara av värde om resultatet ska användas vid beslut om finansiering. För övrigt rekommenderar ASEK följande⁴ (fetstilt mitt):

*Vid större projekt kan, vid sidan av resultaten från den traditionella kalkylen, vid behov resultaten från en kompletterande studie av eventuella ytterligare effekter presenteras. En sådan kompletterande studie bör vara utförd med hjälp av relevant modell (t.ex. Samlok) och resultaten skall presenteras på så sätt att de kan **jämföras med resultaten av den traditionella kalkylen**. Resultaten skall därmed inte summeras rutinmässigt utan den kompletterande studien skall ses som en ytterligare del i beslutsunderlaget.*

Med antagandet att både Samlok och Dynlok är teoretiskt och beräkningsmässigt tillfredsställande för sina respektive syften, och utan att ta ställning till den eventuella lämpligheten i ett regionalekonomiskt synsätt i Trafikverkets nationella planering, är min slutsats av ovanstående resonemang att Samlok tycks vara det lämpligare verktyget för att komplettera Trafikverkets kalkyler i den kommande åtgärdsplaneringen. Detta för att resultatet från Samloks inkomstekvationer mer säkert kan jämföras med Trafikverkets samhällsekonomiska kalkylverktyg, eftersom den teoretiska grunden är densamma. Dessutom fås viss jämförbarhet med resultaten från den tidigare åtgärdsplaneringen.

Det kan vara värt att nämna att Centrum för transportstudier precis har påbörjat ett forskningsprojekt i samarbete med bl. a Trafikverket, JIBS och WSP, med titeln *Dynamiska effekter i CBA för transporter*. Projektets kortsiktiga mål att närmare utreda förhållandet mellan bl. a Samlok och Dynlok, och det långsiktiga målet att kombinera de samhällsekonomiska och regionalekonomiska synsätten. Det är också ifrån projektbeskrivningen för detta projekt som texten längre upp i denna PM kommer. Projektet beräknas vara klart i mitten av 2013 och kommer då förhoppningsvis att ge ett tydligare svar i frågan om dynamiska effekter i kalkylerna.

⁴ Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5 – preliminär version 2, Trafikverket publikation 2012:085