

Svar på frågor från webinariet Transporter och samhälls-ekonomiska analyser 27 april 2021

Inspelning av webinariet finns [här](#)

Under webinariet Transporter och samhällsekonomiska analyser 27 april 2021 hann inte alla frågor besvaras. Nedan följer Thomas Brobergs svar:

På vilket sätt fångas godstransporter i ASEK? En investering i t.ex järnväg som minskar ett eller flera företags kostnader för transporter i form kortad transporttid, mindre störningar och förseningar etc ?

SVAR:

För godstrafiken beräknas följande effekter av infrastrukturåtgärder

- förändrade transportkostnader, dvs körkostnader under själva transporten som är en funktion av ASEKs parametervärden och transportens avstånd och tid
- Transporttidsvinster, i ASEK redovisas tidsvärden i kronor per tontimme per varugrupp
- Förseningtidsvinster, i ASEK redovisas tidsvärden i kronor per tontimme per varugrupp

Vid större systemanalyser används modellen Samgods som också innehåller kostnader i noder (terminaler, omlastningspunkter). I ASEK-rapporten redovisas omlastningskostnader, kr per ton, samt tidsåtgång för lastning/lossning för alla fordonstyper som används i Samgods.

Förutom dessa effekter för själva godstransporten beräknas externa kostnader; luftföroreningar, CO₂, olyckor, infrastrukturslitage och buller. Kalkylvärden för dessa redovisas i ASEK-rapporten.

Dessutom budgeteffekter; drivmedelsskatt och banavgifter. Dessa ingår i transportkostnadsförändringen ovan och beräknas med omvänt tecken i budgeteffekter.

Vissa faktorer som är med i den samhällsekonomiska analysen är ovärderliga eftersom de utgör grunden för våra liv, t ex klimat, och går därför inte att värdera i pengar (till skillnad från tidsvinster etc). Därmed går det inte att göra en samhällsekonomisk analys utan det landar till sist i vad vi prioriterar högst. Hur ser ni på det?

SVAR:

Implicita värderingar görs alltid när vi väljer och väljer bort. Vi väljer att köra bil trots att vi vet att det finns en olycksrisk, men färre kör när det är mörkt och snöigt, dvs. man värderar nytta och kostnad. Det samma gäller benägenheten att ta ett riskfyllt jobb. Vissa människor accepterar risken om de kompenseras ekonomiskt. I statistisk mening går det därför att värdera ett liv även om ett enskilt känt liv är ovärderligt.

När det gäller klimateffekter så går det att med osäkerhet mäta vad skadekostnaden i framtiden blir av våra utsläpp idag. Det går alltså med osäkerhet att värdera vad utsläppsminskningar är värda. Koldioxid värderas implicit när politiker sätter klimatmål. Anledningen att målet inte är att vi ska ha nettonollutsläpp 2030 är att kostnaden för det bedöms vara för hög. Politikerna har gjort avvägningen att nettonollutsläpp 2045 medför acceptabla kostnader. Implicit har de värderat koldioxidutsläpp. Det är denna logik som Trafikverket använder sig av. Vi värderar koldioxid genom att titta på vad det kostar att minska det sista kilot som behövs för att nå klimatmålen (2030 och 2045). Det värdet måste också prognosticeras men osäkerheten är betydligt lägre jämfört med att beräkna skadekostnaden genom att titta 100-tals år in i framtiden. I lagen om reduktionsplikten har riksdagen fastställt att det högst får kosta 7 kr/kg att minska koldioxidutsläppen via reduktionsplikten. I förordningen står att taket är 5 kr/kg för bensin och 4 kr/kg för diesel. Dessa värden gäller i sak och den verkliga kostnaden bedöms lägre än dessa nivåer. I ASEK rekommenderas 7 kr/kg för utsläpp från inrikestransporter.

Hur ska oförutsedd kostnadsutveckling för produktionen i redan beslutade projekt hanteras sett till frågan om samhällsekonomisk lönsamhet? Vi ser detta i flera projekt i Södermanland.

SVAR:

Samhällsekonomiska analyser som genomförs före man tar beslut om en investering baseras på prognoser och bedömningar av nyttor och kostnader. Att kostnader blir högre än vad man trodde kan vara ett resultat av de allmänna osäkerheter som ligger i de prognoser och bedömningar man är tvungen att göra innan "spaden sätts i backen". Nyttorna kan ju i ett senare skede också visa sig avvika från prognoserna som gjordes före beslutet togs.

Om kostnadsökningarna en bit in i genomförandet av ett projekt tyder på att slutkostnaden kommer att avvika mycket från det man trodde innan man drog igång byggandet, så kan det finnas skäl till att göra en förnyad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning. Då avser bedömningen frågan: ska vi fortsätta bygga eller avbryta? En sådan samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning gjordes för bygget av tunneln genom Hallandsåsen.

Trafikverket genomför också så kallade efterkalkyler av investeringar. Om den faktiska kostnaden för projektet avviker ifrån den bedömning man gjorde före investeringen kommer det att visa sig i efterkalkylens lönsamhetsbedömning. Det ändrar inga beslut men är en lärdom att ta med sig i framtida kalkyler.

Är den långsiktiga inducerade trafikökningen med i SAMPERS numera, det har det inte varit förut?

SVAR:

Kollegor på prognosenheten säger att inducerad trafik har alltid varit med i Sampers. Dvs om man ökar tillgängligheten ökar också resandet (totalt sett). Som jag sa vid presentationen är detta inte fallet med verktyget EVA som används för mindre vägåtgärder och nyinvesteringar i landsbygd.

På följdfrågan..... - Vad jag hört är att effekter av inducerad trafik på kort sikt är med i SAMPERS men inte på lång sikt, där de stora effekterna kan finnas. I den rapport som först kommer upp på Trafikverkets hemsida när man söker på Inducerad trafik har några år på nacken men här framgår att inducerade trafik på lång sikt inte är med. Så frågan är om det skett någon uppdatering av SAMPERS eller hur Trafikverket gått vidare med de långsiktiga effekterna av inducerad trafik?

SVAR:

... följande svar från Peter Almström på Trafikverket: Detta är intressanta och svåra frågor. Jag tänker mig då att vi har följande inducerad trafik:

1. Kortsiktig inducerad trafik som beror på förändrat resebeteende till följd av förbättrad tillgänglighet. Denna är med i Sampers.

2. Långsiktig inducerad trafik som beror på en förändrad markanvändning (lokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel osv), vilket ger upphov till förändrade resmönster. Detta är inte med i Sampers. Jag skulle säga att denna inducerade trafik är oerhört svår att modellera eftersom den till stor del beror på politiska beslut. Kommunerna bestämmer ju över markens användning via översikts- och detaljplaner samt bygglov. När en investering ger upphov till en förändrad markanvändning är det ofta drivet av att kommunen tillåter en annan användning av marken än innan. Det har testats (i storstadsregioner) med lokaliserings-/markanvändningsmodeller hur stor den långsiktiga inducerade effekten kan förväntas bli (dvs hur stor markanvändningseffekten och den följande påverkan på resandet blir). Och generellt sett har resultaten visat att effekten är liten om man inte antar att restriktioner på markens användning ändras och/eller planeringsinriktningen förändras. Om däremot restriktioner och/eller planeringsinriktning ändras kan effekten bli mycket stor.

I Västernorrland genomförde man en samhällsekonomisk analys över vinsterna att dubbla resandet med kollektivtrafik. Man fann att den absolut samhällsekonomisk största vinsten var ökad folkhälsa (mer rörlighet) för att folk tog promenader till och från bussen i stället för att bara sitta i bilen. Utifrån dina bilder verkar folkhälsa i form av bättre hälsa från mer rörelse - minskade sjukvårdskostnader från välfärdssjukdomar, inte ingå. Om regeringen nu vill att Trafikverket ska verka för att fler ska bruka GCK, varför tar man inte med den här aspekten i kalkylen?

SVAR:

Effekter på folkhälsan är inte lätt att utvärdera. WSP gjorde 2018 en analys av kollektivtrafiken och konstaterade då att promenaderna/cykelturerna till och från kollektivtrafiken minskar kostnaderna för landstingen (regionerna) eftersom sjukvårdskostnaderna blir lägre. Samtidigt visade analysen att kostnaderna för landstingen skulle bli ännu lägre om det inte fanns någon kollektivtrafik eftersom fler då skulle cykla och gå hela vägen till jobbet. Kollektivtrafiken gör alltså att vissa rör sig mer medan andra rör sig mindre. Det är generellt sett mycket svårt att reda ut om kollektivtrafiksatsningar gör så att de människor som behöver rör sig mer faktiskt gör det. Det kan finnas en viss grad av "självelektion", t.ex. att de som redan är i bra form väljer alternativ som inbegriper gång och cykling i större utsträckning.

I lite mer komplicerade ordalag. Folkhälsoeffekter tas i normala fall inte med i samhällsekonomiska kalkyler. Orsaker till att inte ta med det i kalkyler är att inte finns några "kalkylvärden" för den externalitet som uppstår av ökad fysisk aktivitet. Individer förutsätts internalisera sin egen nytta av fysisk aktivitet. Hälsoeffekter ingår därför i det vi beräknar som "konsumentöverskott" eller effekter för resenärer. Samtidigt saknas effektsamband om i vilken utsträckning promenader etc till/från kollektivtrafik är ett nettotillskott eller om det leder till att annan aktivitet minskar i motsvarande utsträckning.

Det går inte riktigt att sätta schablonvärden i detta fall eftersom det kan uppstå ologiska resonemang. I normala fall sätter vi ett positivt värde på om anslutningen mellan färdmedel sker med liten tidsåtgång. Det värderas negativt om anslutningsbussen till annan buss, tåget eller flyget stannar 1 km från aktuell hållplats jämfört med om avståndet är t.ex. 100 meter. Här menar vi att de undersökningar som gjorts stödjer att folk i allmänhet vill ha så korta avstånd som möjligt vid byte av färdmedel.

Den här frågan kommer att diskuteras mer i framtiden. Den är mycket viktig i samband med gång och cykelbanor.

När ASEK utvecklas sker en ny rangordning av tidigare valda projekt?

SVAR:

Som jag förstår information från mer erfarna kollegor så görs nya beräkningar av alla projekt inför varje åtgärdsplanering.

Hur hanteras skatteintäkter i kalkylerna? Om intäkter från bränsleskatter ses som en samhällsekonomisk nytta så bidrar ju det till att göra överflyttning av transporter till väg mer samhällsekonomiskt lönsamma.

SVAR:

Skatter är en kostnad för den som betalar, men en intäkt för staten. Båda är en del av samhället och därför försvinner skatten i kalkylen (den "nettar ut").

Om man tänker på tröskeeffekter i miljön eller framtida klimatförändringar och de kostnader som uppstår för framtida generationer, och vi vet att ju fortare vi minskar utsläppen desto

större chans har vi att minska de effekterna, borde vi inte räkna med en väsentligt lägre diskonteringsränta än 3,5 % för att inte de effekterna ska värderas ner i kalkylerna som NPV?

SVAR:

Klimateffekten värderas via värderingen av koldioxid. I den värderingen finns alltså kostnaden av den långsiktiga klimateffekten (diskonterad med den ränta som politikerna implicit använt då det satt klimatmålet). Om man sänker diskonteringsräntan blir alla infrastrukturinvesteringar mer lönsamma, inkl. väg- och flyginvesteringar.

Om man tänker större åtgärder som går i fel riktning jmf med nationella klimatmål (tex genom att generera ökad biltrafik) kommer den samhällsekonomiska kostnaden för detta in i modellen? Kanske togs upp innan?

SVAR:

Det kommer in som en kostnad via värderingen av koldioxidutsläpp.

När nyttan av att utföra t.ex. bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank/vall och den inte gör att TrV slipper utföra fasadnära åtgärder och fönsterbyten så bedöms ofta vall/plank som olönsamt - men att den bidrar till en betydligt bättre stadsmiljö eller miljö i villakvarteret i stort - det räknas inte med, eftersom TrV jämför med åtgärder för att klara inomhusmiljö endast. Att hundpromenaden, samtalet med grannen över häcken, barnens lek i studsmattan, rabattrensandet osv blir betydligt mer kvalitativt är svårt att räkna in i dessa modeller men är av reellt värde för närboende. Räknar man även in ökade möjligheter att bygga nytt och klara bullerkrav, så torde nyttan förskjutas än mer, men det verkar inte gå att räkna in hypotetiska byggvinster. I en expanderande stadsmiljö upplevs det som en stelbent svaghet.

SVAR:

Schablonmässigt räknar man med att fördelningen av total bullerkostnad på kostnad för inomhus- respektive utomhusbuller är 40/60. Denna fördelning är studerad i en VTI-studie. Fasadåtgärder såsom fönsterbyten är oftast billiga och därför ofta lönsamma. Skärmar däremot är dyrare och har svårare att bli lönsamma. Bullerkostnaden skattas genom att studera fastighetspriser (och även hälsoeffekter). När man köper ett hus tar man förmodligen hänsyn till bullereffekter inkl. hur buller stör samtal med grannen över häcken, barnens lek i studsmattan, rabattrensandet ect. Ett bra exempel är Bromma flygplats där t.ex. priserna i Spånga är betydligt lägre än de skulle vara om flygplatsen inne fanns. När man genom statistisk metod fastställt hur fastighetspriser påverkas av olika dB-nivåer får man bullervärderingar. I kalkylerna tillämpas värderingarna tillsammans med bedömningar av hur många som blir bullerstörda och hur mycket. Det bullerkalkylerna missar är "turisteffekter", dvs. om trafik stör friluftsområden (som finns innan åtgärden) och där även folk som inte bor i närheten vistas.

Hur kommer det sig att tidsvinst räknas så högt och hur räknas det? Exempel: Person som jobbpendlar med bil är "låst" vid ratten under bilresan medan person som pendlar till jobbet med tåg kan koppla av/jobba/göra annat, och därmed ofta "spara" tid. Men som jag förstår det värderas tidsbesparing med bil högre?

SVAR:

Tidsvärdena är framtagna i en vetenskaplig studie. I studien har man undersökt 1000-tals individer. Tidsvärdena baseras på de folk har uppgett i experimenten som genomförs i studien. Många har synpunkter på Trafikverkets differentierade tidsvärden. Precis som du antyder finns komfortskillnader mellan olika trafikslag. Tidskostnaden blir därför olika. Att man är bunden till ratten gör att tidskostnaden (komfortjusterad) blir högre för bil än för tåg där du kan fika eller jobba med datorn. Det lägre tidsvärdet för tåg medför att fler vill resa med tåg om en ny järnvägssträcka byggs. Om man däremot utvärderar något som minskar restiden på befintlig bana kommer det lägre tidsvärdet bidra mindre till nyttan av åtgärden jämfört med om tidsvärdet var lika högt som för bil. Det lägre tidsvärdet gynnar tåginvesteringar i vissa fall och missgynnar dem i andra fall.

Beaktas bilistens upplevelse i kalkylerna, exempelvis att det är trevligare att färdas över en bro än genom en tunnel; ett bullerplank försämrar utsikten (både för bilister och boende)

SVAR:

Det ingår inte i kalkylerna. Det är dock en intressant fråga att titta närmare, i synnerhet den relativa upplevelsen att resa på, under eller över jord. Utöver det visuella finns även riskaspekter kopplat till olyckor och miljö- och hälsoaspekter.