

An aerial photograph of a road. A white car is driving on the road. To the right of the road is a green area, possibly a grassy field or a sports field. The road has a white line marking. The background is a blue sky.

INRIKTNINGSPLANERING
KOMMENTARER TILL TRAFIKVERKETS FÖRSLAG TILL
ANSLAGSRAM FÖR VIDMAKTHÅLLANDE DE
KOMMANDE ÅREN

Jan-Eric Nilsson

vti

REGERINGENS UPPDRAG TILL TRAFIKVERKET

- Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
- Trafikverkets behov av resurser för vidmakthållande – för drift, underhåll och reinvesteringar – bidrar i första hand till att säkerställa framkomligheten,
- ... dvs. gör det möjligt för person- och godstrafikanter på väg och järnväg att slippa att drabbas av avvikelser från planerad tidsåtgång
- Trafikverkets arbete med dessa aktiviteter ska dessutom utföras på ett kostnadseffektivt sätt.

VAD INNEBÄR UPPDRAGET?

- Pengar ska fördelas mellan olika ändamål på ett effektivt sätt.
- Nyttan av den sista miljonen på investeringar ska vara i paritet med den sista miljonen på vidmakthållande.
- Och den sista miljonen på reinvesteringar i järnvägssektorn – spår- och växelbyten, etc – ska vara den samma som för den sista miljonen på underhållsbeläggningar av vägar, brobyten, etc.
- På samma sätt ska pengarna till löpande drift och underhåll av vägar och järnvägar,
- ... liksom balansen mellan reinvesteringar och drift och underhåll...
- ... vara den samma på marginalen.

UPPFYLLER FÖRSLAGET DESSA MÅL...

- ... vad gäller medel för reinvesteringar i järnvägar och inte minst den så kallade eftersläpningen?
- I analysen görs hänvisningar till den så kallade McKinsey-rapporten...
- ... som operationaliserar behov av underhåll av, och reinvesteringar i järnväg med utgångspunkt från anläggningarnas tekniska livslängd.

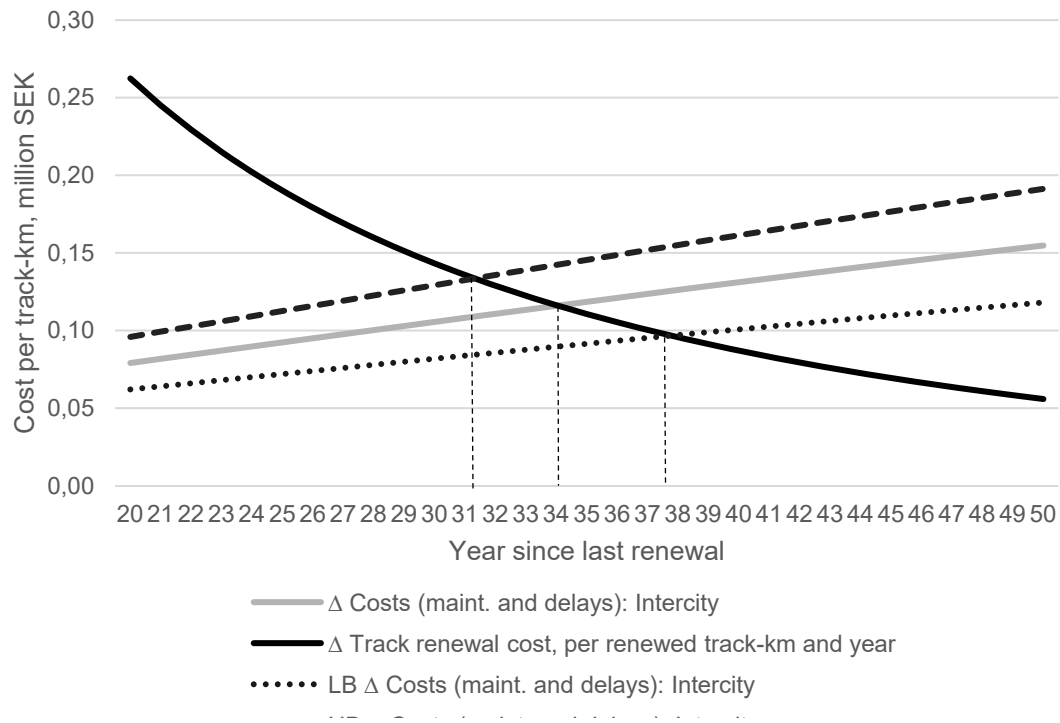
VAD SÄGER EN VÄXELS TEKNISKA LIVSLÄNGD

- ... om behovet av att byta den?
- Anta: En växel beräknas ha en livslängd om 35 år när den läggs in.
- När bör den i praktiken bytas?
- Avgörs av den ackumulerade mängden (antal tåg) och (vikt-)sammansättningen av trafik...
- ... liksom av hur väl den underhållits under åren.
- Innebär att den kan vara utsliten både före och efter år 35.

HUR SKA VI VETA NÄR DEN SKA BYTAS?

- Undersök hur kostnaderna för underhåll och risken för trafikpåverkande funktionsförändringar utvecklas över tid.
- Ställ detta mot kostnaden för att genomföra bytet.
- Byt växel när underhålls- och störningskostnader blir högre än kostnaden för att göra bytet.

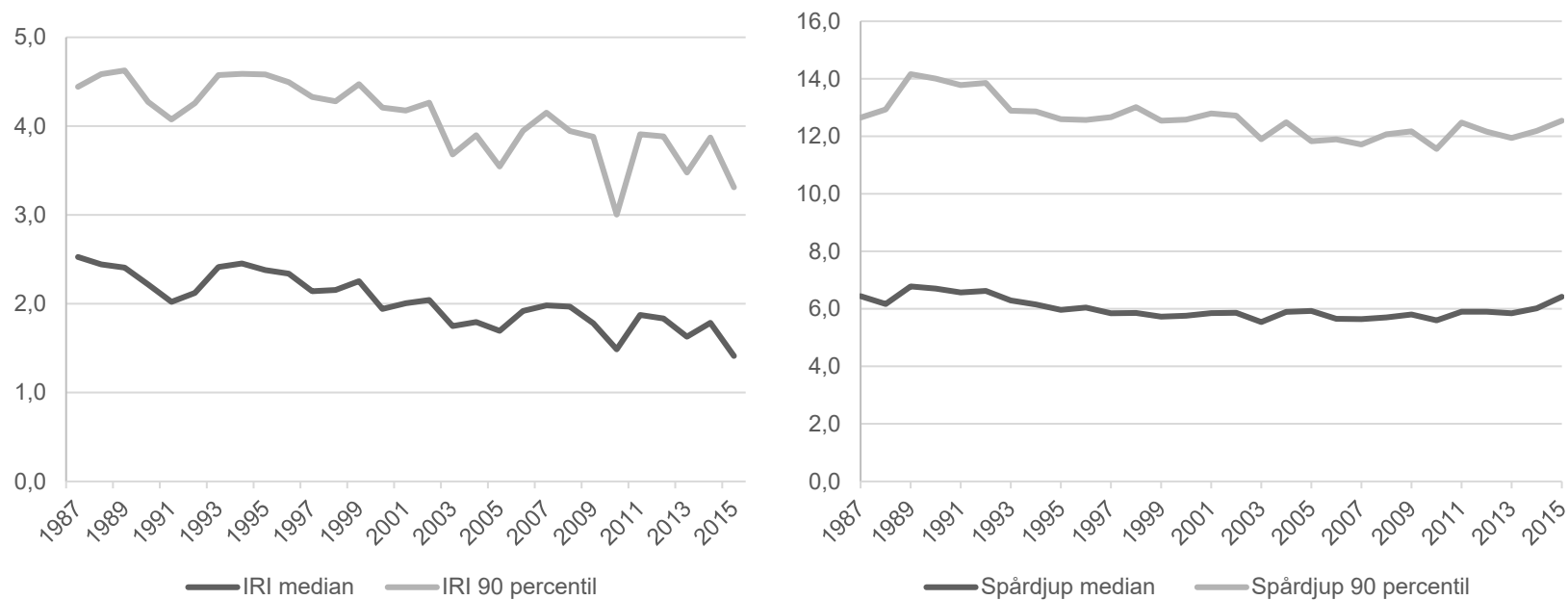
NÄR BÖR EN VÄXEL BYTAS? LOWER BOUNDS (LB) AND UPPER BOUNDS (UB) BASERAT PÅ 95 % KONFIDENSINTERVALL, INTERCITY EXEMPEL



BEHOV AV RESURSER FÖR UNDERHÅLLSBELÄGGNINGAR

- Behovet av resurser för vägunderhåll utgår från vägytans standard.
- Mäts regelbundet på flera sätt, men primärt används förekomsten av spår i vägbanan och vägens jämnhet i längstled (International Roughness Index).

HISTORISK UTVECKLING AV IRI OCH SPÅRDJUP



Källa: Riksrevisionen (2017)

DEN FRAMTIDA UTVECKLINGEN AV IRI OCH SPÅRDJUP

- ... har Trafikverket simulerat med hjälp av HDM4
- Visar hur vägytan kommer att brytas ner givet antaganden om trafik och underhållspolicy.
- I kombination med kunskaper om kostnader för verksamheten predikteras ett anslagsbehov.
- Man har idag ca 2 miljarder per år för verksamheten, man begärde tidigare 3 miljarder och den nya bedömningen är 3,3 miljarder per år.
- Problemet; det framgår inte av underlaget hur man kommer fram till detta behov.

DET ÄR MÖJLIGT ATT BEDÖMA HUR EN NY BELÄGGNING PÅVERKAR SAMHÄLLSNYTTAN

	Beläggningsstandard i utgångsläget	
	Väldigt dålig → Bra	Dålig → Bra
IRI mm/m	11 → 1	5 → 1
<i>Minskad kostnad för tidsåtgång, mkr per år och km</i>	<i>1,68</i>	<i>0,29</i>
Spårdjup mm	20 → 1	10 → 1
<i>Minskad kostnad för tidsåtgång, mkr per år och km</i>	<i>1,04</i>	<i>0,18</i>

UPPDRAGET INNEBÄR OCKSÅ ATT VERKSAMHETEN SKA GENOMFÖRAS PÅ ETT KOSTNADSEFFEKTIVT SÄTT

- Hur mäts kostnadseffektivitet?
- Kostnadsjämförelse mellan delar av verksamheten (till exempel olika regioner) som genomför samma typ av åtgärder (t ex beläggningsunderhåll).
- Förutsätter kunskap om (slut- och avtals-) kostnader för olika kontrakt som i några fall kan aggregeras till projekt.
- Det är möjligt att göra denna analys genom att jämföra kostnaden för olika kontrakt, men inte för slutkostnaden
- Det är inte heller möjligt att koppla samman kontrakts- med slutkostnad.
- Vi vet väldigt lite om verksamhetens kostnadseffektivitet.

SLUTSATS

- Trafikverket har räknat på scenarier som innebär att mellan 286 och 391 miljarder behövs för att vidmakthålla väg- och järnvägsnäten under en 12-årsperiod (Tabell 39).
- Det kan vara alldeles korrekt men det kan man inte bedöma av det underlag som redovisas.
- Förslaget kan möjligen vara baserat på beprövad erfarenhet men inte på forskningsresultat.

vti

vti