

Trafikverket
TRV 2015/6990

Diarienummer
Utr 2015/8

Datum
2015-02-16

Yttrande över förslag till Godstransportprognos för svenska TEN-T hamnar

Trafikanalys har erbjudits möjlighet att lämna synpunkter på det rubricerade förslaget, och vill med anledning av det lämna följande yttrande.

Sammanfattning

Utgångspunkten för utvecklingsarbetet har varit att metoden ska vara enkel och lätt att upprepa och att prognoserna ska bli konsistenta med den nationella godsprognosen från Samgods på kustområdesnivå.

Trafikanalys ser den potentiella fördelen med en enkel ansats, men anser att den metod som valts inte blivit utsatt för kritisk granskning. Det saknas en känslighetsanalys av de antaganden som gjorts. Alternativa metoder tas upp men dessa har förkastats utan några mer ingående beskrivningar av respektive metods för- och nackdelar. Generellt saknar Trafikanalys en diskussion kring vad som historiskt har drivit utvecklingen för de olika hamnarna. En sådan diskussion är nödvändig för att kunna göra en bedömning av föreslagen metod.

Trafikanalys saknar också en kritisk analys av och en diskussion kring utfallet av föreslagen metod.

Trots att det i uppdraget anges vara viktigt att använda officiell statistik, saknas fullständiga hänvisningar till använda datakällor.

Trafikanalys synpunkter och förslag beskrivs mer utförligt nedan.

Synpunkter på metoden

Den trendframskrivning av ton över hamn som enligt förslaget ska användas för att fördela Samgodsprognosens resultat till enskilda hamnar görs endast på total nivå och inte på varuslagsnivå. Anledningen anges vara att varugrupperna inte är jämförbara över tid och att nuvarande varuslagsindelning endast finns på hamnnivå för perioden 2006–2013. Författarna anser att de korta tidserierna introducerar en osäkerhet som motiverar ett val av en enklare metod. Trafikanalys anser dock att Trafikverket borde undersöka möjligheten att använda konverteringsnycklar för att översätta varuslagsindelningen från NSTR till NST2007 och därigenom skapa längre tidsserier. För ett flertal hamnar är volymutvecklingen helt beroende av hur handeln med några enstaka varuslag utvecklas. Exempelvis gäller det varuslagen

järnmalm och olja. Det är därför viktigt att fånga utvecklingen för enskilda varugrupper. Mot bakgrund av detta anser Trafikanalys att Trafikverket, även om det inte fungerar idag, bör förbereda för en metod som kan beakta vissa hamnars beroende av ett eller ett fåtal varuslag.

Trafikanalys saknar en diskussion om hanteringen av mellanlagring, det vill säga gods som temporärt går över kaj för omlastning till andra fartygstyper. Mellanlagringen räknas med i statistiken, men hanteras inte av Samgodsmodellen som enbart fångar svensk handel och en del transittrafik. Detta skulle kunna vara ett av skälen till att utnyttja historiska data för att korrigera Samgodsprognosen, men det framgår inte om så är fallet.

Det framgår också av det tillsända materialet att Trafikverket har arbetat med att sammanställa annan data än ton över hamn, exempelvis statistik gällande anlöp av olika grupper av fartyg, containerhantering, ro-ro-trafik etc., men dessa uppgifter används inte av författarna. Det är möjligt att andra data än ton över hamn skulle kunna användas som stöd för en korrigering av Samgodsprognosen. En tilltagande containerisering skulle exempelvis kunna tänkas påverka koncentrationen av varuflöden och anlöp till större hamnar med större fartyg. Generellt saknar Trafikanalys en analys av eller åtminstone en diskussion kring de olika hamnarnas utveckling fram till idag. Vad har varit drivande för olika hamnars utveckling och har hamnarna valt att specialisera sig på hantering av visst typ av gods eller viss typ av trafik? Ett sådant underlag behövs för att kunna bedöma utfallet av föreslagen metod.

Trafikverket borde också undersöka möjligheten att gruppera hamnar till kustområden som är bättre anpassade för att validera och kalibrera Samgodsmodellen. I synnerhet i södra Sverige skulle det vara bra med reviderade områden. En bättre kalibrerad modell bör ge bättre prognoser och mer optimala områdesindelningar skulle potentiellt kunna förbättra föreslagen metod för att korrigera prognosen. Möjligheterna till nya grupperingar kan prövas i samråd med Trafikanalys.

Synpunkter på resultatet av metoden

Vid en jämförelse visar det sig att statistiken i bifogad Excelfil och resultatet av Samgods-körningen med basåret 2006 inte överensstämmer särskilt bra för vissa hamnområden (se gula markeringar i tabellen nedan). Det går inte att säga hur mycket detta påverkar prognoserna, men det gör det svårare att utvärdera föreslagen metod för korrigering av prognosen. Vid en utvärdering av metoden skulle det dessutom vara intressant att titta på Samgodsmodellens resultat för TEN-T hamnarna även om prognoserna i framtiden kommer att presenteras på kustområdesnivå.

Hamnområde	Samgods 2006	Statistiken 2006
Haparanda-Skellefteå	9 265	10 845
Umeå-Sundsvall	7 955	6 867
Hudiksvall-Gävle	6 708	6 844
Norrtälje-Nynäshamn	13 241	12 236
Uppsala-Eskilstuna (Mälaren)	2 389	3 338
Södertälje-Norrköping	12 127	11 107
Västervik-Kalmar	3 575	3 168

Visby (Gotland)	3 839	6 436
Karlskrona-Trelleborg	9 891	24 297
Malmö-Helsingborg	11 049	17 195
Halmstad-Varberg	3 393	5 052
Göteborg(nedanför Trollhätte kanal)	40 784	39 912
Stenungsund-Strömstad	13 255	24 103
Trollhättan-Kristinehamn (Vänern)	3 497	2 226
Totala volymer (tusentals ton)	140 969	173 626

I bifogad Excelfil innehåller tabellen under bladet med trender felaktiga referenser till statistikunderlaget för Luleå hamn år 2006. Detta bör rättas till eftersom det påverkar prognoserna på hamnnivå.

Generellt saknar Trafikanalys en kritisk analys av och en diskussion kring resultatet av den valda metoden.

Synpunkter på statistikunderlaget

Trafikanalys har granskat delar av innehållet i tabellerna H1–H8, alltså statistikunderlaget avseende 1997–2013 som använts som underlag för trendframskrivningarna till 2030. Trafikanalys statistik är där den primära källan. I övrigt används statistik från Eurostat och Sveriges hamnar.

Statistikunderlaget är sammanställt från flera olika statistikpublikationer, vilket har naturliga förklaringar. Detta faktum kombinerat med så gott som utelämnade källreferenser gjorde granskningen svår och tidsödande. Tiden har därför inte medgivit att granska alla siffor. För att göra remissbehandlingen fruktbar, men även för det interna arbetet med prognoserna, är noggranna källreferenser fundamentalt. När arbetsmaterialet läggs i Excelfiler och källorna är många krävs en noggrann och detaljerad källhänvisning, helst ska hänvisningarna peka på vilken tabell eller vilken sida i publikationen som avses. Görs egna bearbetningar, såsom att lägga ihop rader, bör information om detta infogas på lämpligt sätt.

I några fall har Trafikanalys inte kunnat identifiera källan och har givetvis då inte kunnat kontrollera siffrorna. Det gäller även några fall där källan angivits som Trafikanalys, men där uppgifterna ändå inte känns igen.

Där Trafikanalys har jämfört de remitterade värdena med en trolig källa har ett systematiskt återkommande fel identifierats. I hamnstatistiken är det vanligt att värden som publicerats i en årsrapport revideras eller korrigeras i efterföljande årsrapport. Som användare av tidsserier bör man ge akt på det och genomgående hämta sina underlag från den senast publicerade statistiken, vilket kan vara ett eller flera år efter referensåret. I flera fall har Trafikanalys kunnat se att den metoden inte följts, varvid små avvikelser kunnat noteras.

I tabell H2 som förefaller vara den som använts mest har Trafikanalys också hittat ett annat misstag, som gäller data över 2013. För Varberg, Vänerhamn, Västervik och Wallhamn har siffror från en annan hamn än den rätta infogats.

En god rekommendation är att också återge tabellanmärkningarna när man skapar sekundära tabeller. I tabell H7 hade det varit bra att ta med anmärkningen om att inrikes passagerare räknas två gånger. En resenär som reser till Gotland tur och retur räknas alltså fyra gånger i denna statistik, vilket kan vara relevant även om det inte är det i det här sammanhanget.

I tabell H8 redovisas differenser mellan statistik från två olika källor som till synes borde sammanfalla. Enligt vår producent förklaras differenserna helt av de skillnader i definitioner och omfattning som Trafikverket känner till sedan tidigare. Kanske är det Trafikanalys som inte förstår alla nyanser av problemet, möjligen delvis beroende på den ogenomskinliga redovisningen med bara nettovärden utan tydliga källreferenser.

Det detaljerade resultatet av vår statistikgranskning överlämnar vi gärna på begäran.

I detta ärende har Per-Åke Vikman varit beslutande och Henrik Petterson, Magnus Johansson samt Jan Östlund har varit föredragande.

Per-Åke Vikman
Avdelningschef