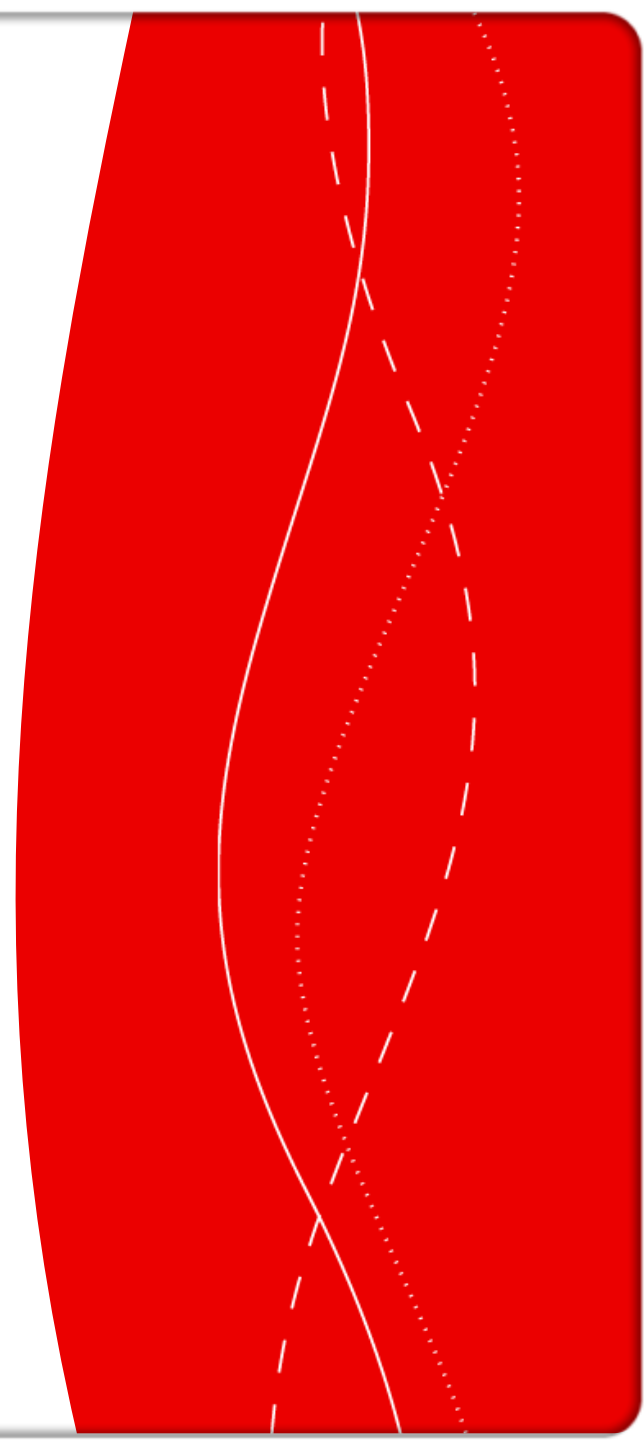


The logo for vti, consisting of the lowercase letters 'vti' in a bold, red, sans-serif font. The 'v' is a simple block letter, the 't' has a short horizontal bar, and the 'i' has a solid red dot above it.

vti

Systemfel i transportsektorn

Jan-Eric Nilsson



En bakgrund: Riksrevisionens observationer

- Planeringen genomförs inte enligt fastlagda principer – man bygger bort problem som skulle kunna hanteras med andra styrmedel.
- Transporter är underprissatta
- Det underlag som tas fram inför investeringsbeslut tenderar att överskatta nyttan och underskatta kostnaden.
- I genomförandet fångas kostnadsökningarna inte upp i tid.
- Det saknas systematiska uppföljningar av genomförda beslut.

Det eviga problemet för all uppföljning och revision

- ”Ja igår hade vi problem, men idag har vi rättat till det som då var fel”
- Dvs. den som granskar framstå som att vara efter sin tid och naiv.
- Innebär att diskussionen måste sträva efter att identifiera det som är grundläggande och återkommande problem.
- Ett kriterium för att definiera systemfel: Kan vi se likartade problem oavsett politisk majoritet?
- Mitt svar är Ja, i tre avseenden.

1. Är transporter underprissatta?

- Vad kostar det för samhället
- ... när lätta och tunga fordon använder vägarna
- ... när järnvägsspåren används av person- och godståg
- ... när båtar använder farleder
- ... när flygplatserna används för start och landning?
- Kostnaderna består av
 - ... slitaget och eventuellt trängseln
 - ... risken för olyckor
 - ... miljöproblem; buller, lokala och regionala skador av utsläpp, och utsläpp av CO₂

Forskningens svar är Ja!

- (Kilometer-) skatten på tung trafik borde höjas.
- Banavgifterna borde vara högre
- Däremot är det mera osäkert hur det förhåller sig med farledsavgifter och start- och landningsavgifter.

- Transporter är underbeskattade i förhållande till annan konsumtion och produktion.
- För låga avgifter skapar trängsel och ett tryck mot att bygga nytt.
- Notera: Nuvarande regering har gett VTI i uppdrag att gå igenom kostnadsberäkningarna från grunden.

2. Investeringspolitiken

- Allt för många projekt genomförs trots att samhällsnyttan är lägre än kostnaden för att bygga.
- Senaste exemplet; Västlänken i Göteborg
- För att fördela det politiska ansvaret; Botniabanan
- Innebär att nyttan för de som transporterar och/eller reser inte står i någon rimlig proportion till anläggningskostnaden.
- En ständigt återkommande diskussion mellan
 - ... politisk vilja
 - ... och tjänstemannabedömningar

Rätt och fel i investeringspolitiken

- Inga konstitutionella problem; de folkvalda har rätt att fatta de beslut som man anser vara korrekta.
- Men ett resursproblem; inget land blir rikt på att låta bli att använda resurser där de gör störst nytta.
- Det finns ingen lösning, bara en fortsatt debatt.
- Debatten tjänar på att de som fattar politiska beslut klargör *motivet* för sina ställningstaganden.
- ”Kvalitetssikkring” i Norge utgör en typ av institutionell reform.

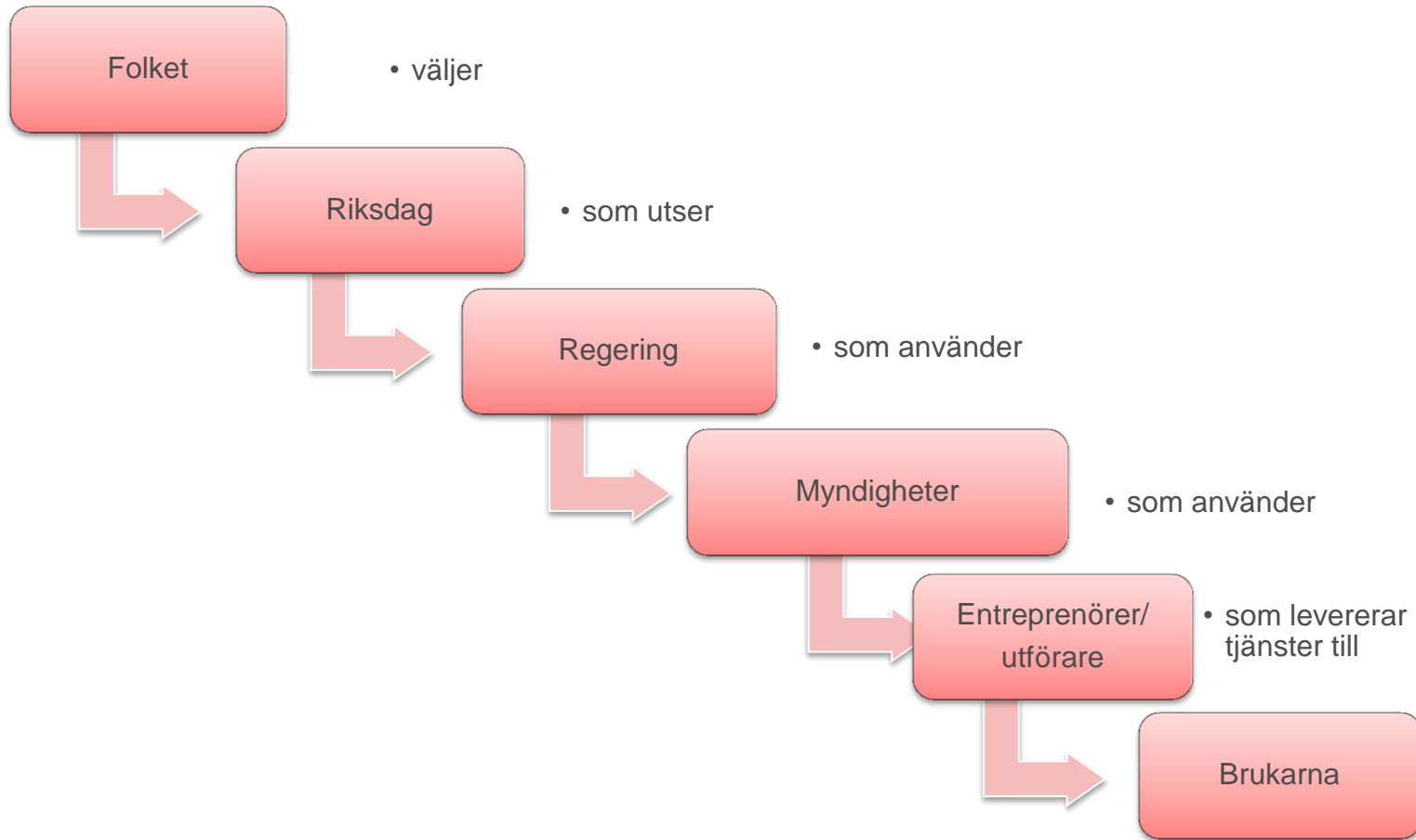
3. Den trista historien om projektkostnader...

- Resan från förstudie, till preliminär kostnadsberäkning, till kostnad i kontrakt och till slutnota brukar vara ett sluttande plan.
- Kostnadsindex i anläggningssektorn ökar mycket snabbare än i samhället i övrigt.
- Produktiviteten – kostnaden per byggd kilometer väg, bana etc. – förbättras sannolikt mycket långsammare än i industrin i stort.
- I ett forskningsprojekt finansierat av Konkurrensverket har vi visat att det inte *gått* att följa upp väg- och järnvägsprojekt.

Den trista historien om kostnader ... (forts.)

- En delförklaring: Incitamenten är starka för att "ligga lågt" med kostnadsberäkningen i tidiga skeden av beslutsprocessen för att öka sannolikheten för att få in projekt i plan.
- Men kunskapen är i övrigt mycket svag om varför det är på detta sätt.
- Vi lever i en kultur med svag uppföljningstradition

Den demokratiska delegeringen i Sverige



Den trista historien om kostnader ... (forts.)

- I nuläget efterfrågar Riksdagen information för att avgöra om regeringen och dess myndigheter använt det beslutade anslaget som helhet på avsett sätt...
- ... och ingen har brytt sig om vad som händer med de *projekt* som pengarna använts för att genomföra.
- Detta är också den bild RiR tecknar.

Ljuset i den mörka kostnadstunneln

- Trafikverket har utvecklat en "infrastruktur" för att kunna följa vad som händer från vaggan (förstudien) till graven (det slutförda projektet).
- Ger nya möjligheter
- Trafikverket kan börja ta reda på vad man håller på med
- Regeringen kan ställa krav på information om vad som händer, exempelvis för att få veta varför kostnaderna ökar.
- Riksdagen kan få bättre förståelse av om resurserna används på ett förnuftigt sätt.
- Men behåll trycket – det räcker inte att ha möjligheten att följa upp, det måste göras också.

Slutsatser ...

- Sverige är ett land med generellt mycket god infrastruktur som är billig att använda.
- Vi kan bli ännu bättre genom att
- ... låta bli att bygga monument för att få pengar över för att fixa flaskhalsar
- ... ta bort rabatten i avgifter och skatter
- ... börja följa upp vad vi gör för att lära av goda och dåliga erfarenheter.

... och rekommendationer

- Ett sammanhållet ansvar för principer för att genomföra samhällsekonomiska kalkyler hos en central myndighet eller finansdepartementet.
- Alla projekt som kostar mer än en miljard kronor genomgår en extern kvalitetskontroll innan de ges starttillstånd.
- Resultaten av de samhällsekonomiska kalkyler som genomförs, och av de beräkningar som görs av samhällets kostnader för att använda infrastrukturen hålls offentligt tillgängliga.
- Myndigheter ska i årsredovisningen ange hur många kontrakt som upphandlats samt redovisa och förklara kostnadsavvikelser.

Tack för uppmärksamheten
Jan-eric.nilsson@vti.se