



Påverkar samhällsekonomiska kalkyler transportpolitiska beslut?

Maria Börjesson

Professor of Economics

VTI Swedish National Road and Transport Research Institute

maria.borjesson@vti.se

Fake News i transportpolitiken...??

- "Stockholms tunnelbana hade inte kunnat räknas hem med dagens kalkylmetoder för infrastruktur" Peter Eriksson och Karin Svensson-Smith, SVD Brännpunkt 21 maj 2010.

Eriksson och Karin Svensson-Smith, SVD Brännpunkt 21 maj 2010.

- Det är kanske inte allom känt att det aldrig skulle blivit vare sig stambanor på 1800-talet eller tunnelbana i Stockholm på 1950-talet om man använt enbart samhällsekonomiska kalkyler." Maria Nygren (TransportGruppen)

(TransportGruppen)

- Tvekan om höghastighetståg kommer främst från konventionella ekonomer. Om de fått bestämma skulle vi varken ha T-bana eller stamnätet f tåg. Anders Wijkman

Wijkman

- "Vi har en underhållsskuld till järnvägen"
- "Det anslås för lite till investeringar i transportinfrastruktur"
- "Investeringar i vägar och järnvägar främjar tillväxt, regional utveckling och sysselsättning"
- "Järnvägsinvesteringar är bra miljöpolitik"



Riksdagen fastställda mål

”... att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Vad ingår – vad ingår inte i en kalkyl?

Ingår

- ✓ Effekter på resande och trafik
- ✓ Trafiksäkerhet
- ✓ Utsläpp
- ✓ Offentliga kostnader och intäkter

Ingår inte

- × Intrång i natur-, kultur- och stadsmiljö
- × Arbetsmarknads- och tillväxteffekter kan underskattas
- × Fördelningseffekter

Forskning visar att rangordningen av investeringar är förvånansvärt robust

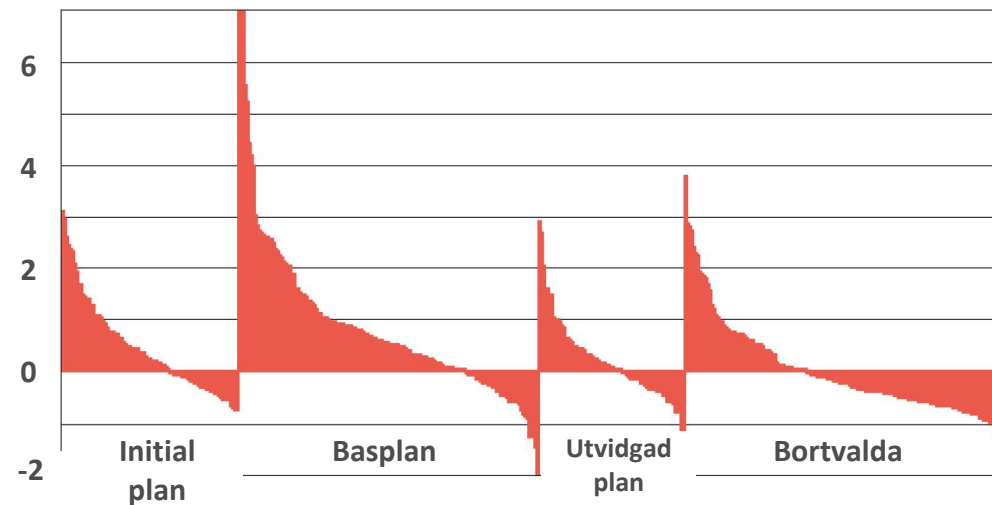
Lönsamheten spelar ofta en obetydlig roll

Åtgärdsplaneringen 2010
undantag för Trafikverket

- Många ineffektiva åtgärder genomförs
- Många effektiva åtgärder prioriteras bort

Inget litet problem...

Nettonuvärdeskvot för fyra grupper av investeringar
sorterade i fallande lönsamhetsordning inom varje grupp



Spelar lönsamheten någon roll?

Regeringens val 2010
påverkades inte signifikant av
lönsamhet

Däremot påverkades
Trafikverkets val

- Regeringen betonade tidigt samhällsekonomisk effektivitet
- Vägverket och Banverket "konkurrerade" i viss grad om medel
- Fler objekt analyserades än vad budgeten räckte till

Spelade lönsamheten någon roll? (2)

Efterföljande omgångar (2014) och (2017) (förra veckan) har man *enbart* räknat på lönsamheten för investeringar som skulle med i planen

- Kostnadseffektivitet kan knappast ha påverkat
- Man kan inte jämföra lönsamhet för valda/bortvalda kandidater
- Kan inte göra tydligt för väljarna varför vissa projekt blir bortvalda.

Investeringsbudgeten är inte för liten

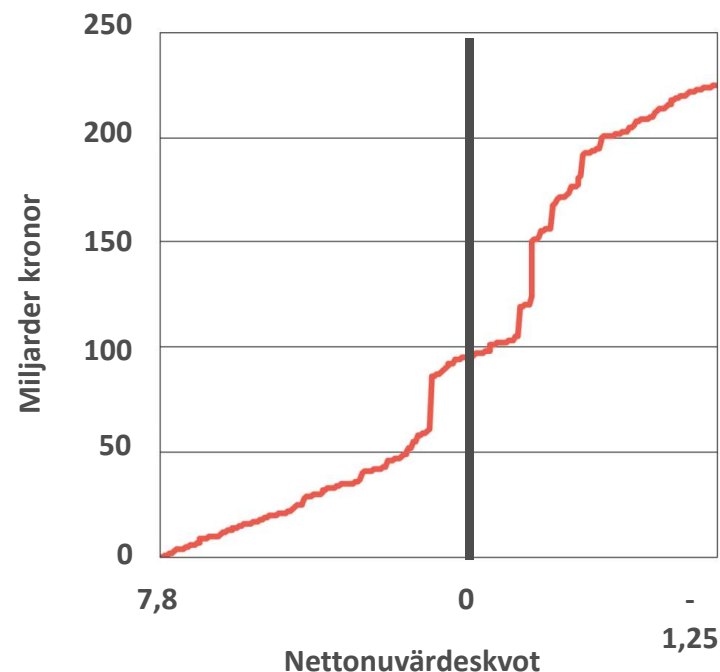
Budget 2010–2021
på 156 miljarder kr

- Men det läggs kanske på fel saker?
- Dagens infrastruktur väl utbyggd: ingen stor begränsning på utveckling

Men

- Kalkylen inte det enda beslutsunderlaget
- Trafikverkets uppdrag inte att föreslå *lönsamma* investeringar för 156 miljarder

Sambandet mellan nettonuvärdeskvot och ackumulerad investeringskostnad

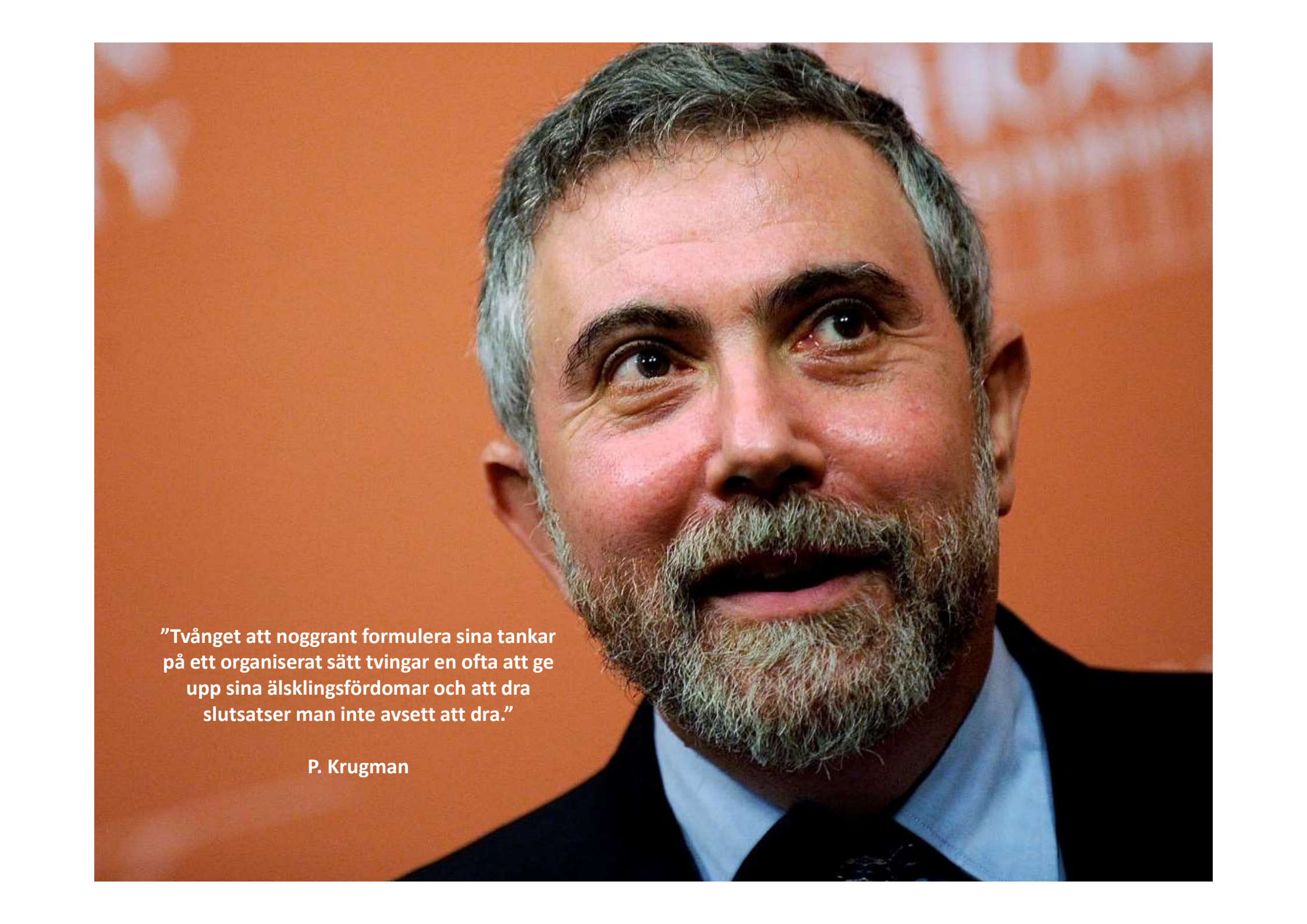


Avslutande reflektion

”...sitter den konventionella ekonomin kvar i ett tänkande där man enbart ser på kortsiktig ekonomisk tillväxt

”Alltför många ekonomer tar inte till sig den naturvetenskapliga forskningen som visar att klimatförändringar orsakar stora och plötsliga förändringar.... ”

Johan Rockström DI 20/3 2017

A close-up portrait of Paul Krugman, a man with grey hair and a beard, wearing a dark suit, light blue shirt, and dark tie. He is looking slightly upwards and to the right with a thoughtful expression. The background is a blurred orange-red color.

”Tvånget att noggrant formulera sina tankar på ett organiserat sätt tvingar en ofta att ge upp sina älsklingsfördomar och att dra slutsatser man inte avsett att dra.”

P. Krugman