

# Väginvesteringarna och samhällsekonomin

Av ekon. dr Lars Nabseth

*Svenska vägföreningen anordnade en sammankomst den 8 februari 1967 med riksdagens statsutskotts 4:de avdelning, varvid föreningen också gästades av bl. a. kommunikationsministern, statsrådet Olof Palme, generaldirektör Gustav Vahlberg, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ekon. dr Lars Nabseth, chef för Industriens Utredningsinstitut, svarade för inledningsanförandet till den diskussion om väg- och vägtrafikfrågor, som hålles vid den traditionella sammankomsten med utskottet.*



Orsaken till att jag ombetts hålla detta anförande rörande väginvesteringarna och samhällsekonomin är väl dels att vi inom Industrins Utredningsinstitut aktivt deltagit vid långtidsutredningarnas utarbetande, dels att vi inom institutet bedrivit en hel del transportforskning bl. a. i formen av prognoser för personbilsbeståndets utveckling, dels kanske också därför att jag är expert i den statliga transportforskningsutredningen, som nu börjar närma sig sitt fullbordande. Eftersom tanken varit att anförandet närmast bildar utgångspunkt för en efterföljande diskussion verkar kanske sammanhangen mellan de olika punkter, som berörs, lösare än som skulle varit fallet vid ett mera genomarbetat föredrag.

Om vi först försöker att se väginvesteringarna i ett totalt samhällsekonomiskt perspektiv är det uppenbart att statsmakterna måste göra en avvägning inom ramen för våra totalt tillgängliga resurser. I långtidsutredningen har framhållits att tillväxttakten kan väntas bli långsammare i den svenska ekonomin under andra hälften

av 60-talet och också 70-talet än vad den var under första hälften. Detta är framför allt en följd av den förändrade arbetsmarknadssituationen. Man kunde nu tänka sig att vi försökte kompensera bristen på arbetskraft med ökade investeringar. Denna möjlighet har också beaktats i långtidsutredningen och en viss fortsatt ökning av investeringskvoten inom ekonomin är medräknad i kalkylerna. Men denna linje kan inte drivas alltför snabbt om vi vill uppnå och bevara samhällsekonomisk balans. Omvändningen av en ökande investeringskvot är ju att vi under viss tid måste få en i motsvarande mån minskad ökningstakt för konsumtionen. Men här har vi bl. a. genom uppbyggnaden av ATP-systemet bundit oss för en betydande uppgång för vissa åldersgrupper av befolkningen som dessutom kommer att öka sin relativa andel av denna. Även övriga befolkningsgrupper kommer att se till att de får en ökad konsumtionsstandard. Innebörden av detta blir att den fortgående ökningen av investeringarna endast kan gå något snabbare än den samtidiga ökning-

en av nationalprodukten. Detta har man också beaktat i långtidsutredningen och slutsatsen har därför blivit att alla de planer ifråga om tillväxt av våra investeringar under de närmaste åren, som finns inom olika sektorer, inte kan förverkligas på en gång. Vissa planer måste skäras ned. I långtidsutredningen har man särskilt satt bostads- och industriinvesteringarna emot varandra. Balans i utrikesbetalningarna kräver större investeringar på industrisidan och därför menar man, måste bostäderna i viss mån "maka åt sig". Men även på vägsidan har en nedskärning ägt rum i jämförelse med vägplanens kalkyler. Väginvesteringarnas andel av de totala investeringarna steg mycket snabbt under 50-talet och även under första hälften av 60-talet. Enligt långtidsutredningens beräkningar kommer en fortsatt relativ ökning att ske under andra hälften av 60-talet om än i långsammare takt än tidigare. Nu verkar det som om väginvesteringarna under 1966 och 1967 kommer att ligga lägre än vad utredningen i genomsnitt förutsatt för 5-årsperioden men detta måste sättas i relation till att tillväxten av bruttonationalprodukten också tycks gå långsammare.

Nu kan det sägas att vi ju vill ha långtidsplanering inom olika sektorer och att vi har en vägplan som statsmakterna borde följa. Men motsvarande planer finns också inom andra sektorer, exempelvis försvaret, undervisningen, sjukhusbyggnad etc. Om vi betraktar alla dessa planer som givna och oföränderliga, oberoende av samhällsekonomiskt läge, måste tydligen den ekonomiska politiken endast riktas mot de delsektorer där inga centralt fastställda planer finns utarbetade. Detta blir i praktiken framför allt näringslivet och särskilt då industrin. Om vi skall undvika alltför stora kastningar i den politik som särskilt berör näringslivet måste vi också acceptera förändringar i de långtidsplaner som görs upp på olika håll. Dessa måste vara flexibla alltefter skiftande förhållanden. Detta är också ett

centralt tema i första numret av den nystartade tidskrift med titeln "Journal of Transport Economics and Policy" som London School of Economics just börjat ge ut.

Men om det samhällsekonomiska utrymmet inte räcker till hur skall då avvägningen göras mellan de olika investeringsplaner som finns inom ekonomin? Det är inte givet att väginvesteringarna också skall behöva begränsas. Från ekonomisk utgångspunkt gäller det att få fram räntabilitetsberäkningar över förräntningen av investeringarna inom olika sektorer. På vägsidan har man tydligen enligt uppgifter från Vägverket börjat göra dylika kalkyler. Men ännu så länge är det framför allt avvägningen mellan olika vägprojekt som bedöms med utgångspunkt från dessa beräkningar. Man tar det totala beloppet för väginvesteringar som givet. Detta är förvisso praktiskt och underlättar vid val av exempelvis internränta. Men det måste också göras avvägningar mellan olika sektorer exempelvis vägar, sjukvård, järnvägar, telegraf, universitetsutbildning, industri etc. Räknar vi med 5 procents internränta för vägarna men 20 procent inom industrin kan vi tydligen få samhällsekonomiska felinvesteringar. Det måste dock göras avvägningar av regeringen då det gäller investeringar i offentliga sektorn och också vid avvägningen av hur mycket man totalt skall få investera i näringslivet. Principerna för dessa avvägningar är inte klara. Här kommer också den transportekonomiska forskningen in i bilden. Det behövs räntabilitetsbedömningar inte bara av enskilda väginvesteringar utan av totala transportsystem där väginvesteringarna bara är en bit. Detta är en synpunkt som vi sannolikt kommer att trycka på i transportforskningsutredningen. Problemen med flottning eller landsvägstransport av virke är här ett aktuellt exempel.

Om vi begränsar oss till väginvesteringarna hur skall vi då se på möjligheterna

att göra räntabilitetsmätningar? Jag tänkte här inte gå igenom olika kalkyleringsmetoder såsom kapitalvärde metod, internräntemetod etc. Men det är klart att resultaten av kalkylerna inte kan bli bättre än de ingångsdata som vi stoppar in i maskinerna. Maskinerna kan huvudsakligen ännu så länge endast räkna åt oss.

Vid väginvesteringar gäller för dessa ingångsdata dels att bestämma den trafikvolym som passerar en viss vägsträcka, dels att kunna prissätta olika transporttyper så att man får kommensurabla storheter. Man kan inte enbart använda sig av gällande trafikvolym utan måste också ta hänsyn till den framtida volymen, varvid hänsyn även måste tas till eventuellt ökad trafik som följd av exempelvis ökad bärighet på vägarna.

Ser vi först på trafikvolymen så visar olika prognoser, bl. a. de som professor Godlund gjort åt långtidsutredningen, att vi får en fortsatt ökning av volymen såväl på personbilssidan som godssidan. Vi har här klara samband med nationalproduktens ökning. Ökningen har dock varit större på personbilssidan än på godssidan. När det gäller den senare vill jag ifråga om lastbilstransporterna framför allt trycka på tendenserna till ökad fusionsverksamhet och stordrift inom industrin. Godlund har mycket illustrativt visat vad detta kan betyda ifråga om behov av ökade transporter. Även distributionsutvecklingen leder till ökade transporter. Ifråga om personbilssidan kommer vi själva snart med nya prognoser. De prognoser vi gjorde 1957 för personbilsutvecklingen 1965 kan nu provas mot verkligheten. Vår prognos pekade på en nybilsförsäljning 1965 om ca 250.000 bilar. Vi underskattade den faktiska utvecklingen med ca 30 000 bilar. Men om hänsyn tas till rekylen under 1966 får man för de båda åren i genomsnitt en försäljning om knappt 250 000 enheter. Biltätheten är i dag 231 i Sverige per 1 000 invånare. I USA är motsvarande siffra 377, i Nya

Zeeland 244 och i Australien 277. Utvecklingen fram till 1975 blir i hög grad beroende på vilka antaganden som görs om bl. a. den genomsnittliga livslängden på bilar och kvalitetsutvecklingen. Livslängden har hittills tenderat att bli kortare, men det nya bilinspektionsförfarande kanske ändrar på detta förhållande. En faktor som tenderar att starkt öka bilbenägenheten är det ökade körkortsinnehavet i olika åldersgrupper. Våra prognoser tyder på att vi går emot en ytterligare snabbt ökad biltäthet i vårt land fram till 1975.

Men för att göra räntabilitetsbedömningar vid väginvesteringar krävs inte bara prognoser för trafikvolymens totala storlek och dess fördelning i landet utan man har också problem med prissättningen. Det är lättare vid järnväg och teletrafik att kalkylera internräntan än vid väginvesteringar, eftersom man på de förra områdena har prissystem som hjälper till att bedöma vad folk är beredda att betala för olika former av service. Jag tillhör den skola av ekonomer, som är för ökad prissättning på olika offentliga tjänster. Detta problem omnämnes också i långtidsutredningen. En intressant rapport som jag vill rekommendera är den nyss av Europakommissionen utgivna s. k. Allais-rapporten med namnet: "Choice of pricing policy for transport", där ett antal professorer från ekonomiska synpunkter ger rekommendationer om vilket prissystem man borde ha på transportsidan. Professorerna rekommenderar ökad prissättning också då det gäller utnyttjandet av vägarna och påpekar också behovet av prissättning för att klara av köer. En väsentlig sak är dock, påpekas det, att man har samma prissystem för olika transportmedel, så att man inte förskjuter konkurrensförhållandena mellan olika transportsystem. Om man bibehåller ett skattesystem ifråga om vägar innebär ekonomernas synpunkter att beskattningen i ökad grad skall utgå med hänsyn till körsträcka och inte med hänsyn till innehav av fordon.

Nu har vi inte så mycket prissättning att grunda oss på vid räntabilitetsbedömningar ifråga om väginvesteringar. Då det gäller godstransporter är problemet kanske inte så allvarligt då det här går någorlunda att räkna ut vilka kostnadsbesparingar man gör genom olika väginvesteringar. Men ifråga om personbilarna är problemen mycket svåra. Jag har sett i någon utredning att det inom Vägverket kalkyleras med ett pris av 10 kr per personbilstimme som värde. Men detta belopp måste rimligen variera under olika förhållanden; om det i huvudsak är fråga om körning till och från arbetet, fritidskörning etc. Skulle det inte finnas möjligheter att genom olika tillfälliga arrangemang få reda på hur personbilister uppskattar fördelen av att komma fort fram? Då skulle vi ha någon grund att stå på. När det sedan gäller problemet med olycksfallen och möjligheterna att minska dessa så är naturligtvis prissättningsproblemet än svårare och detta svåra men viktiga problem anger kanske också att vi inte kan fånga in alla aspekter i en ekonomisk kalkyl. Det måste emellertid vara väsentligt att man mera tänker igenom kalkyleringen då det gäller personbilarna eftersom allt flera av de fordon som går

på vägarna blir personbilar. Lastbilarna blir tyngre men ökar inte så mycket i antal. Motsvarande gäller för andra typer av fordon. Problemen med kalkyleringen vid väginvesteringar är också viktiga då det gäller att bedöma hur snabbt olika projekt skall genomföras. Godlund anser i bilagan till långtidsutredningen att vi i dag bygger alldeles för många små projekt, vilket han menar från räntabilitetssynpunkt är felaktigt. Han vill i stället ha färre men större projekt. Här kan räntabilitetsbedömningar fylla en stor uppgift.

Till sist vill jag beröra problemet med kostnadsskatter på produktionen. Den föreslagna höjningen av fordonsbeskattningen drabbar ju inte endast personbilarna utan berör också i hög grad lastbilarna. Vi har kostnadsskatter också på andra områden, exempelvis omsättningsskatten på investeringsvaror och energiskatten. Dylika skatter leder till snedvridningar vid val mellan olika produktionsformer och vid konkurrens med utländska företag och bör enligt min mening så långt möjligt undvikas. Jag stödjer mig här på tesen att jag vill ha en så långt möjligt neutral beskattning mellan olika varor, produktionsformer och företagstyper. Håller fordonsbeskattningen verkligen måttet härvidlag? ■

## från departement och verk

### Jellanriksväg Kiruna—Nordnorge

Den svensk-norska arbetsgrupp, som under år 1965 tillsattes av kommunikationsministrarna i Norge och Sverige för att ytterligare utreda frågor om en mellanriksväg Kiruna—Nordnorge, har nu lagt fram en redogörelse för sitt arbete.

Arbetsgruppen konstaterar att det för närvarande inte kan anses trafikekonomiskt motiverat att bygga en väg Kiruna—Nordnorge. Innan ställning tas till en utbyggnad måste emellertid även andra värderingar göras. Arbetsgruppen pekar

bl. a. på att Kirunavägen skulle innebära fördelar av social karaktär för de berörda områdena och att den särskilt för turismen på Nordkalotten skulle få stor betydelse.

Om vägen skall byggas föreslår arbetsgruppen att den ges sträckningen Kiruna—Narvik och förläggs på sydsidan av Torneträsk. Kostnaderna för en sådan väg har beräknats till 96 milj. svenska kr, varav 14 milj. kr för vägen på norska sidan av gränsen. Kostnaderna avser en väg med 6 m. körbana. ■