

Finansdepartementet

postmottak@fin.dep.no

Oslo, 15. januar 2013

Høringsuttalelse fra OFV - NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) viser til høringsbrev av 03.10.2012. NOU 2012:16, som er svært relevant og svært viktig for vårt formål; nemlig å fremme en effektiv veitrafikk med minst mulig skade på mennesker og miljø. Her er våre synspunkter på tilrådingene.

NOU'en gir en meget god gjennomgang av dette fagområdet. Vi støtter i hovedsak de tilrådingene som gis, herunder endringer i levetid og justering av kalkulasjonsrenten. Det kan stilles spørsmål om tilrådingene går langt nok i å tilpasse seg den faglige utviklingen nasjonalt og internasjonalt innen metodikk for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vi overlater denne diskusjonen til andre.

OFV vil i stedet fokusere på om de samfunnsøkonomiske analysene er gode nok til

"å beskrive alle konsekvensene som må antas å være viktige for beslutningstakernes vurderinger, inkludert ikke-prissatte virkninger og tiltakenes fordelingskonsekvenser"

(NOU 2012:16 side 17-18).

1 Viktige konsekvenser for beslutningstakerne skal beskrives

Vi støtter utvalgets oppfatning om at samfunnsøkonomiske analyser også bør beskrive alle konsekvenser som er viktige for beslutningstakerne. I samferdselspolitikken skal investeringene fremme fire overordnede transportpolitiske mål. Disse målene har ikke endret seg ut fra partipolitisk sammensetning i regjeringen og er etter OFVs syn å oppfatte som tverrpolitiske målsettinger. Vektingen av de ulike transportpolitiske målene har imidlertid variert noe over tid, men det har alltid vært politisk oppslutning om målene.

Innen transportområdet bør derfor de samfunnsøkonomiske analysene ta sikte på å gi en systematisk beskrive av investerings-tiltakenes konsekvenser for målene i transportsektoren.

De transportpolitiske målene er i Nasjonal transportplan satt opp i en målstruktur (se NTP planforslag 2014-2023 side 20, eller inneværende NTP).

2 Konsekvensene for transportsektorenes hovedmål og effektmål er viktige

Det overordnede målet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Dette er videre delt opp i fire hovedmål innen fremkommelighet, trafikkikkerhet, miljø og

tilgjengelighet for alle. Hvert hovedmål har to til seks definerte etappemål, og transportetatene har beskrevet hvordan disse effektene skal måles slik at fremgang og måloppnåelse kan rapporteres i de årlige budsjettproposisjonene.

Transportsektorens målstruktur med etappemål og målbarhet er et godt system, og et godt utgangspunkt for å vurdere samfunnsøkonomisk lønnsomhet med hensyn til faktorer som er relevante for beslutningstakerne.

3 Noen av disse konsekvensene beskrives i dagens metoder, andre ikke,

En overordnet gjennomgang av målstrukturen avdekker at flere etappemål dekkes i dagens modell for samfunnsøkonomisk analyse. Dette gjelder tidsgevinst, ulykkesgevinst og miljøeffekter. Andre etappemål dekkes ikke. Dette gjelder i særdeleshet transportsektorens Etappemål F2:

"Påliteligheten i transportsystemet skal bedres"

I en rapport utarbeidet av det internasjonale analyseselskapet Cambridge Systematics for OFV, vises det til at både i USA og England inngår pålitelighet som en del av nytteberegningene. Anbefalingene i NOU'en er derfor ikke helt i tråd med faglig internasjonal utvikling ettersom dette er utelatt.

Beregninger utført av Cambridge Systematics viser at konsekvensene av pålitelighet har svært stor nytteverdi - omtrent like stor som tidsgevinsten. Det kan bety en vesentlig forbedring av lønnsomheten i en del samferdselsprosjekter.

OFV forventer derfor at nye retningslinjer for samfunnsøkonomiske analyser av investeringer i transportinfrastruktur tar med en beskrivelse og verdsetting av konsekvensene på pålitelighet.

4 Beskrivelsen av ikke-prissatte virkninger bør fokusere på etappemålene i transportsektoren

I NOU'en tilrås det at samfunnsøkonomiske analyser bør drøfte og presentere hvordan ikke-prissatte virkninger kan endres over tid. Dette slutter OFV seg til.

OFV mener dessuten at ikke-prissatte virkninger som er av betydning for beslutningstakerne alltid må med i samfunnsøkonomiske analyser av investeringer i infrastruktur.

Derfor mener OFV at virkningene som ikke kan prissettes og som skal beskrives, bør være virkningene knyttet til hovedmål og etappemålene i transportsektoren.

4 Levetidsfastsettelse må differensieres på veiobjekt

Vi støtter utvalgets tilrådning om at levetiden som benyttes i analysen, må reflektere den perioden tiltakene som analyseres, faktisk vil være i bruk eller yte en samfunnstjeneste. Vi er helt enig i at levetid må drøftes for det enkelte prosjekt. Innenfor veisektoren er det imidlertid svært viktig å skille på veiobjektene bro, tunnel eller vei i dagen. Dette fordi disse veiobjektene varierer svært mye i levetid og syklus for reinvestering.

Et veiobjekts levetid, drifts- og vedlikeholdskostnader og syklus for reinvesteringer varierer med type veiobjekt (bro, tunnel, vei i dagen med høy eller lav trafikk). Det er særlig tunneler som har kortere levetid.

Spørsmålet er også hvordan de samfunnsøkonomiske analysene skal fange opp variasjoner i drifts- og vedlikeholdskostnader. Vi savner generelt et livsløpsperspektiv i analysene av investeringer i veinettet.

Vi anbefaler Finansdepartementet eksplisitt om å be Vegdirektoratet utarbeide forslag til enhetlig fastsetting av levetid på veiobjekter, differensiert på henholdsvis bro, tunnel og vei i dagen. Det bør også utredes om levetid varierer såpass mye på høytrafikkerte versus lavtrafikkerte veier at det vil være hensiktsmessig å differensiere her også.

Avslutning

OFV ønsker å bidra til at svakhetene ved dagens veipolitikk avdekkes og ønsker å fremme forslag til bedre løsninger. Det er en svakhet i dagens metoder for samfunnsøkonomiske analyser at konsekvenser av samferdselsinvesteringer for transportsektorens hovedmål og etappemål ikke beskrives systematisk. Vi foreslår derfor at dette gjøres. Et første og svært viktig skritt i denne retning vil være å inkludere pålitelighet i den direkte nytten.

Vennlig hilsen
Opplysningsrådet for Veitrafikken

Øyvind Solberg Thorsen (sign.)
direktør

Vilrid Femoen (sign.)
næringspolitisk direktør