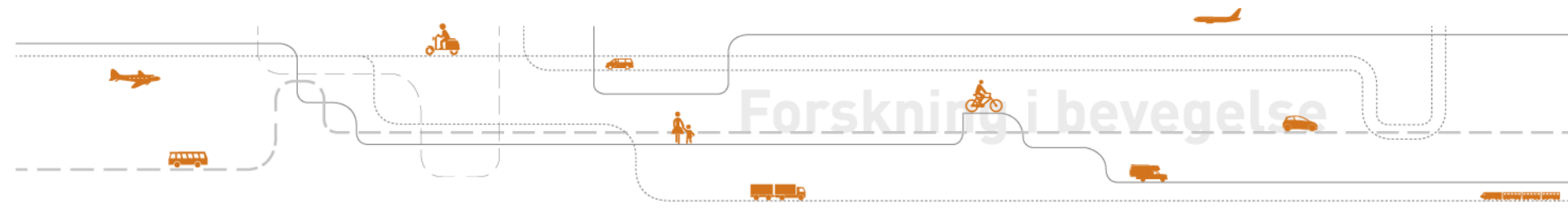


# Samfunnsøkonomisk ineffektivitet i transportsektoren

Harald Minken

Foredrag for Produktivitetskommissjonen 20. mai 2014



# Forholdet mellom produktivitet og samfunnsøkonomisk effektivitet

- Det er trafikantnyttene som kan skape økt produktivitet i økonomien ... direkte og indirekte
- Ikke all trafikantnytte virker på samme måte på produktiviteten
- Under ideelle forhold er produktivitetsvirkningene fullstendig fanget opp i trafikantnytteberegningen
- Mernytte finnes, men vil normalt bare utgjøre noen få prosent av trafikantnyttene

# Det store bildet

- Norge har et velutviklet transportnett
- Alt i alt kan alle transportbehov, både for personer og gods, tilfredsstilles forholdsvis raskt, ukomplisert og billig
- Men den samfunnsøkonomiske effektiviteten kan forbedres

# Prosjektvalg

- Valg av prosjekter i Nasjonal transportplan (NTP) har **INGENTING** med samfunnsøkonomisk lønnsomhet å gjøre
- NTP kunne ha vært 58 mrd bedre
- Forholdet mellom lokale og nasjonale myndigheter kan ha med dette å gjøre
- Forholdet mellom ulike regionale interesser og transportetatenes regionale organer kan ha med dette å gjøre

# Bypakker

- Oppstår som forhandlingsløsninger mellom lokale politikere
- Stivbeint 20 års investeringsplan der alle får litt hele tida
- En viktig del av transportpolitikken er utafor statlig kontroll
- Tre forsøk på å gjøre noe med det:
  - Veglovens paragraf 27, stortingsbehandling av bompenger
  - St meld nr. 17 (2008-2009), styringsgruppe i Oslopakke 3,
  - NTP 2014-2023, bymiljøavtaler

# Vegnormaler og prosjektutforming

- Standard eller kapasitet?
- Vegnormalene ikke samfunnsøkonomisk begrunnet
- Tunneler
- Intercity
- ”Ekstrautstyr” ikke noe effektivitetsproblem?

# OPS og prosjektgjennomføring

- Hovedargumentet: Overføre risiko til den som kan gjøre noe med det
- Rimelig å anta kortere byggetid (utbygger vil redusere tida kapital er bundet i anlegget)
- Ikke fornuftig med lange lån og bompenger
- Umulig å si om byggekostnaden reduseres
- For små prosjekter, stopp i byggingen, lang planleggingsfase – er det mindre problemer enn det gjøres til?

# Vedlikehold

- For små bevilgninger til vedlikehold medfører at pengene vris over på "overflatiske" tiltak. Det gir økende forfall, økende etterslep osv.
- Etterslepet kan ikke måles som kostnaden ved å bringe alle veger opp til en ingeniørfastsatt standard, og heller ikke ved "avskrivninger"
- Vi trenger økonomisk analyse av optimalt vedlikehold og optimal innhenting av etterslepet



# Trafikkregulering og drift

- Fartsgrenser, lysregulering, kollektivfelter og hvem som kan kjøre i dem, signalprioritering av kollektivtrafikken i kryss, gatebruksplaner, parkeringsbestemmelser m.m.
- Viktig for effektiviteten, vanskelige politiske avgjørelser
- Drift av veg: vintervedlikehold, fjerne vegetasjon langs vegkanten, trafikkovervåking, oppsyn med rasfarlige områder, renskning av stikkrenner og kummer. Hvordan virker funksjonskontraktene?
- Trafikkregulering og drift på bane

# Avgifter og priser

- Engangsavgift og drivstoffavgift er helt vesentlige virkemidler for å nå klimamål på transportområdet ved å redusere bilholdet og vri etterspørselen i retning av mindre og mer energieffektive biler
- Utslippskostnader og støykostnader er større i by. Køer er et problem i de største byene, hovedsakelig på visse tider
- Derfor behov for ekstra avgifter ved kjøring i by, og for tidsdifferensiering.
- Den samfunnsøkonomiske effektiviteten av disse virkemidlene kan forbedres
- Det krever kunnskap, politisk vilje og oppslutning i befolkningen

# Takster og tilskudd

- Et kollektivselskap som maksimerer samfunnsnytte, skal gå med underskudd
- Ikke dermed sagt at et kollektivselskap som går med underskudd nødvendigvis gir et riktig tilbud
- Det er utforskede problemer når det gjelder insentivkontrakter, tidsdifferensierte takster og nestbeste-problematikk
- Sterk synergi mellom vegprising og kollektivutbygging

# Sportilgang og slots

- Ruteplanlegging på jernbanen og tildeling av slots på flyplassene foregår uten samfunnsøkonomiske vurderinger
- Nødvendig med en systematisk og økonomisk velfundert prosedyre der hvor kapasiteten er begrenset
- Problemet er mer komplisert enn man forestiller seg, og vil kreve en langvarig innsats.
- Men uten en god løsning vil konkurranse på sporet (på rullebanen) gi vilkårlighet og fare for korrupsjon

# Taxfree, flyplassstruktur og FOT

- Feilen med taxfree er ekstraturene med bil over grensa, ikke utsalget på Gardermoen
- Oppheving av taxfree kan ramme godstransporttilbudet
- Nedlegging av noen flyplasser kan gi et bedre tilbud totalt sett
- Konkurransen om kortbaneruter fungerer ikke optimalt

# Samordnet areal- og transportplanlegging

- Det finns for mange patentløsninger (slagord) på dette området, og for lite forskning, for dårlig organisering og manglende politisk vilje
- Eksempler på patentløsninger:
  - større bo- og arbeidsmarkedsområder
  - flerkjernet byutvikling
  - all vekst skal tas av kollektiv, gåing og sykling
  - fortetting ved kollektivknutepunktene
- Patentløsningene er utilstrekkelige fordi de ikke er satt inn i en større sammenheng med effektive transporttiltak
- I noen sammenhenger må studieområdet være nasjonalt

- Transporten for folk som ikke kan bruke det vanlige transporttilbudet, er splittet opp på flere ordninger, hver med sitt regelverk, sine administrative organer, sine måter å bestille reiser på og til en viss grad sine selskaper som forestår transporten
- Dette gir sammenlagt et brukergrensesnitt som er for vanskelig for en del brukere
- Oppsplittingen på flere selskaper betyr tap av stordriftsfordeler for både sjåførene og brukerne
- Samkjøring er effektivisering på brukernes bekostning

# Samfunnsøkonomisk analyse

- Våre metoder samsvarer med de beste fra utlandet
- Mernytte finns, men gjør ingen stor forskjell
- To nødvendige spørsmål:
  - Hva slags imperfeksjoner er det som gir opphav til mernytte i vårt tilfelle?
  - Kunne vi avhjelpe dem på en enklere måte enn ved å bygge infrastruktur?



# Produktivitet og klimamål

- Vi kan ikke oppnå høye klimamål i transportsektoren uten tap av trafikantnytte i sektoren og dermed produktivitetstap i økonomien som helhet
- De viktigste klimavirkemidlene er nemlig engangsavgiften og kilometerbaserte avgifter, alternativt forbud og restriksjoner (Sluttrapporten fra TEMPO-programmet)
- Utbygging og forbedring av kollektivtransporten har relativt liten virkning, og bedre og raskere veier virker negativt
- På tide å legge vekk illusjonene og se konfliktene i øynene!