

Seminarium om samhällsekonomiska analyser

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-87541-12-4
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2015

Förord

Trafikutskottet har tagit fram rapporten *Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling*. Samhällsekonomiska analyser är metoder för att beräkna eller beskriva positiva och negativa effekter av olika åtgärdsförslag. Analyserna fungerar ofta som beslutsunderlag inom transportsektorn. Det senaste dryga decenniet har man försökt hitta sätt att få in hållbarhetsperspektivet i ekonomiska analyser. Med anledning av detta anordnade utskottet i februari 2015 ett seminarium i syfte att inhämta ytterligare kunskap i frågan. Vid hearingen medverkade

Jonas Eliasson *professor KTH*

Göran Finnveden, *professor KTH*

Peo Nordlöf *enhetschef för samhällsekonomi och trafikprognoser, Trafikverket*

Gunnel Bångman, *ansvarig för ASEK, Trafikverket*

Claes Norgren, *riksrevisor*

Mats Björnsell, *Naturvårdsverket*

Karolina Boholm, *styrelseledamot Näringslivets transportråd*

Anders Ljungberg, *kvalificerad utredare på Trafikanalys*

Utskottet bedömer att det som framfördes under hearingen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Stockholm april 2015

Karin Svensson Smith
Trafikutskottets ordförande

Mattias Revelius
Kanslichef

Innehållsförteckning

Förord	3
Innehållsförteckning	4
Program	5
Stenografisk utskrift från trafikutskottets seminarium om samhällsekonomiska analyser och hållbar utveckling	7
Ordförande Karin Svensson Smith (MP)	7
Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan.....	8
Göran Finnveden, Kungliga Tekniska högskolan	13
Peo Nordlöf och Gunnel Bångman, Trafikverket.....	17
Claes Norgren, Riksrevisionen.....	22
Mats Björnell, Naturvårdsverket	24
Karolina Boholm, Näringslivets Transportråd	27
Anders Ljungberg, Trafikanalys	31
Frågestund.....	35
<i>Bilaga</i>	48

Seminarium om samhällsekonomiska analyser

Trafikutskottet har tagit fram rapporten *Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling*. Samhällsekonomiska analyser är metoder för att beräkna eller beskriva positiva och negativa effekter av olika åtgärdsförslag. Analyserna fungerar ofta som beslutsunderlag inom transportsektorn. Det senaste dryga decenniet har man försökt hitta sätt att få in hållbarhetsperspektivet i ekonomiska analyser. Med anledning av detta anordnar utskottet ett seminarium i syfte att få ytterligare kunskap i frågan.

Datum: 12 februari 2015

Tid: 9.00–12.00

Plats: Skandiasalen, Mynttorget 1

9.00–9.05: Inledning: trafikutskottets ordförande Karin Svensson Smith (MP)

9.05–9.20: Jonas Eliasson, *professor KTH*
Hållbarhet i samhällsekonomiska analyser, och samhällsekonomiska analyser av åtgärder för hållbarhet.

9.20–9.35: Göran Finnveden, *professor KTH*
Hållbarhetsbedömningar som komplement till samhällsekonomiska analyser.

9.35–9.55: Peo Nordlöf, *enhetschef för samhällsekonomi och trafikprognoser, Trafikverket* samt Gunnel Bångman, *ansvarig för ASEK, Trafikverket*
Trafikverkets tillämpning av samhällsekonomiska analyser samt Trafikverkets arbete för att uppnå hållbar tillväxt i analyserna. Särskilt om cykel och hälsa.

9.55–10.05: Claes Norgren, *riksrevisor*
Närmare om rapporten *Infrastruktur – på väg mot klimatmålen (RIR 2012:7)*

10.05–10.20: Mats Björnell, *klimatexpert Naturvårdsverket*
Koldioxidberäkningar i samhällsekonomiska analyser. Bör klimatet hållas utanför CBA-analyserna?

10.20–10.35: Karolina Boholm, *styrelseledamot Näringslivets Transportråd*

Hållbarhet och samhällsekonomiska analyser av transporter ur ett näringslivsperspektiv

10.35–10.50: Anders Ljungberg, *kvalificerad utredare på Trafikanalys*
Fungerar Trafikverkets arbete med att uppnå hållbar tillväxt i de samhällsekonomiska analyserna?

10.50–11.15 Kaffepaus

11.15–11.55 Frågestund

11.55–12.00 Avslutning: trafikutskottets vice ordförande Jessica Rosencrantz (M).

Stenografisk utskrift från trafikutskottets seminarium om samhällsekonomiska analyser och hållbar utveckling

Torsdagen den 12 februari 2015

Ordförande under seminariet var Karin Svensson Smith (MP), och vice ordförande var Jessica Rosencrantz (M).

Ordföranden: Klockan är 9.00, och det är dags att börja. Välkomna allihop till trafikutskottets offentliga seminarium om samhällsekonomiska kalkylmodeller i relation till begreppet hållbar utveckling.

Detta seminarium spelas in av SVT Forum och kommer att sändas senare. Vi har den här utfrågningen som ett underlag för våra kommande beslut om infrastrukturinvesteringar. Alla har fått ett program.

Utfrågningen bygger på ett arbete som sattes igång under den förra mandatperioden av den dåvarande forskningsgruppen i trafikutskottet. Vi som tillträdde i höstas har fortsatt arbetet i samma anda och slutfört det. Till vår hjälp har vi, förutom vårt eget kansli, haft folk som jobbar med forskningsfrågor på riksdagen, och vi har också tagit stöd av forskare externt och låtit granska våra slutsatser.

Det här är en redogörelse för diskussion och forskningsläge när det gäller samhällsekonomiska kalkylmodeller och hållbar utveckling. De politiska slutsatserna, i den mån man kan kalla dem så, kommer egentligen först i vårt betänkande när vi ska yttra oss över nästa plan för hur statens medel för investering i vägar och järnvägar ska användas. Men vi har ett förord som samtliga representanter i trafikutskottets forskningsgrupp har ställt sig bakom. I detta förord betonar vi de frågeställningar som jag tror var anledningen till att projektet sattes igång.

Hållbar utveckling innehåller olika dimensioner. Det innehåller en ekologisk dimension och en social och en ekonomisk dimension. Vi använder hållbar utveckling väldigt flitigt i våra beslut i Sveriges riksdag, men någon väldigt distinkt definition av hur dessa tre hållbarhetsbegrepp förhåller sig till varandra har vi aldrig gjort rent beslutsmässigt.

Ska man titta lite till de politiska källorna är startpunkten för begreppet när Brundtlandkommissionen 1987 lämnar en rapport till FN:s generalförsamling där man hade gått igenom hur läget stod till när det gällde avskogning, ökenutbredning och diverse andra naturfenomen. Deras slutsats blev att nuvarande utveckling inte är hållbar. Den FN-konferens som tillkom på Sveriges initiativ 1992 i Rio de Janeiro hade den övergripande uppgiften att skapa en plan för att göra utvecklingen hållbar så att kommande generationer kan få leva ett värdigt liv.

Det här har definierats på olika sätt, men jag har gått tillbaka till den ursprungliga skrivelsen från 1992, och där är problematiken naturvetenskap i

förhållande till andra vetenskaper redan belyst. Man har nämligen olika sätt att se på saker. Människors beteende i relation till varandra i både sociala och ekonomiska aspekter kan vi ju delvis reglera genom beslut vi fattar demokratiskt, mer eller mindre. Men relationerna i naturen lär vi inte kunna ändra på, vare sig i riksdagens trafikutskott eller i FN:s generalförsamling.

Vi har också granskat den diskussion som finns om samhällsekonomiska kalkylmodeller. Den har väldigt stor tyngd i vilka beslut som faktiskt blir av, vilka vägar och järnvägar som blir byggda och så vidare. Vad finns det för underbyggnad av de ekonomiska kalkylmodellerna? Det är en sak som vi ska ventilera i dag. Hur har man förhållit sig till den kritik som har funnits till de så kallade ASEK-värdena? Hur ser det ut med de olika bedömningarna? I vilken utsträckning ska vi ta till oss den granskning som Riksrevisionen har gjort där man konstaterar att det finns en motsättning mellan att ha en trafikplanering som bygger på prognos om ständigt ökande trafik och samtidigt ha ett klimatmål som är absolut och fast när de två inte går att förena?

För att ventilera detta har vi bjudit in ett antal representanter, och ledamöterna av riksdagens trafikutskott får också möjlighet att ställa frågor. Med denna inledning vill jag välkomna Jonas Eliasson från KTH att göra sin första dragning.

Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan: Tack, det är trevligt att vara här! Jag heter alltså Jonas Eliasson och är professor i transportsystemanalys på KTH.

Hållbarhetsbegreppet innefattar, som vi just hörde, så väldigt många olika delar, så jag ska på mina 15 minuter avgränsa mig till att prata om några bitar i detta. Ni får ursäkta att jag inte är fullständig här. Vi kanske kan återkomma till en del ytterligare saker i frågestunden sedan.

Först vill jag säga en liten käpphäst som alla bör ha hört någon gång i alla fall. Till att börja med: Alla åtgärder ger inte lika mycket för pengarna. Det är inte någon nyhet. Det här är en stapel som visar nettonuvärdeskvoter, alltså i princip samhällsekonomiska nyttor per investerad krona, för en plan som var för några år sedan. Det spelar inte så stor roll vilken, för de brukar se likadana ut.

Detta är de framfiltrerade kandidaterna till investeringar. Då skulle man kunna tro att här skulle liksom allting som i någon mening inte gav speciellt mycket värde för pengarna redan vara bortfiltrerat. Så är det inte. Det som pekar *under* stapeln är sådant som ger samhällsekonomisk onyttan per investerad krona. Är det under minus 1 betyder det att man till och med får onyttor, vilket alltså innebär att även om man skulle få det gratis så skulle det vara en samhällsekonomiskt dålig investering. Men de finns kvar på kandidatlistorna.

Hur valde då regeringen och Trafikverket med hänsyn till detta? Man kanske kan tro att samhällsekonomi skulle väga väldigt tungt. I så fall skulle man plocka det som ligger långt till vänster på bilden, alltså de höga staplarna.

Valen såg i själva verket ut så här. Regeringen plockade ut den första biten. Trafikverket plockade ut nästa serie av staplar. Om man helt hypotetiskt fick 15 procent till sa Trafikverket att då vill vi ha de här staplarna. Utanför planen hamnade det som hamnat längst till höger.

Det är väldigt svårt att tro att samhällsekonomiska utfall spelar stor roll för besluten. Det går till och med att se att de inte gör det. Det finns en liten korrelation mellan vad Trafikverket plockade med och samhällsekonomiska utfall. Detta syns på att det ändå är lite fler positiva staplar i just Trafikverkets skara av staplar.

Det här var den enda åtgärdsplan där man har kunnat se någon sådan korrelation. Den här studien har jag och flera andra personer gjort tidigare, ända tillbaka till 90-talet, och det här är den enda gången som denna korrelation syns i materialet.

När vi sitter här i dag och pratar om samhällsekonomi ska vi därför inte tro att det är det enda som avgör. Det är snarare så att det har ganska liten påverkan på vilka beslut som faktiskt fattas. Så vet vi det.

Med detta sagt hoppas jag och flera andra att det här ska kunna få en större tyngd. Då är det förstås viktigt att man utvecklar metoderna. Det finns ju ändå en förhoppning om att detta ska kunna vara ett viktigt beslutsunderlag.

Då är frågan: Ingår hållbarhet i samhällsekonomiska analyser? Hållbarhet har som bekant tre aspekter – ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Låt oss börja med att tala om huruvida den ekonomiska hållbarheten ingår i de samhällsekonomiska analyserna. Det låter kanske som en tautologi; ordet ”ekonomi” finns ju med på bägge ställena. Vad är då ekonomisk hållbarhet? Jo, det är att inte göra av med mer pengar än man har. Det är alltså en budgetrestriktion.

Det här ingår *inte* direkt i kalkylerna. Det ingår *indirekt* därför att kostnaden ingår, men det gör inte själva restriktionen. Att kostnaden ingår i kalkylen innebär att om man gör en viss åtgärd så blir det svårare att uppfylla sin budgetrestriktion, för då har man gjort av med lite pengar, och omvänt. Om det är en åtgärd där man tjänar lite pengar – man kanske tar in trängselskatt, vanlig inkomstskatt eller vad det kan vara – så blir det lättare att uppfylla sin budgetrestriktion. Men själva restriktionen, kontrollen, av att paketet av åtgärder inte bryter mot budgetrestriktionen ingår inte i själva kalkylen, bara bidraget till restriktionen, om ni förstår distinktionen.

Att något är samhällsekonomiskt lönsamt betyder helt enkelt att de positiva effekterna, alltså nyttorna, är större än kostnaderna, alltså de negativa effekterna. Men detta är inte i sig någon garanti för att man klarar en budgetrestriktion. Rent konkret kan det vara så att vi kanske inte har råd med alla lönsamma åtgärder man kan tänka sig. Vi kanske har en lista på lönsamma åtgärder som kostar sammanlagt 100 miljarder, men vi har bara 50 miljarder. Då är ekonomisk hållbarhet att plocka det bästa av detta.

Beslutsregeln skulle alltså kunna vara i princip att man genomför så många och så lönsamma åtgärder som bara är möjligt utan att man bryter mot budget-

restriktionen. Då kommer en del av de här åtgärderna att ha ett positivt ekonomiskt netto och andra ett negativt. En del tjänar man pengar på, och en del förlorar man pengar på. Men paketet bör förstås bara bestå av samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder. Man kan till exempel tänka sig att man bara plockar ut sådant som trafiksäkerhet, som ju är en positiv sak, men som kostar pengar när man sätter upp fartkameror eller så.

Vad är då budgetrestriktionen? Det beror på avgränsningen man gör. En trafikverksregion har förmodligen en budgetrestriktion som är mindre. Trafikverket nationellt har en annan restriktion, ett större område att betrakta sin budget över. Regeringen har en ännu större restriktion, för de kan potentiellt omfördela mellan sakområden. Riksdagen har förstås den största av alla, för man kan i princip plocka in hur mycket pengar som helst. Det säger jag lite vanvördigt, men i princip har man en väldigt flexibel budgetrestriktion. Därför spelar det roll på vilken nivå man ser på detta.

Det här säger jag fast det låter trivialt. Det är i och för kanske inte så trivialt när jag säger att inte ens den ekonomiska hållbarheten per definition ingår utan att bara bidraget gör det.

Då tar vi nästa bild, ekologisk hållbarhet, och det är nu som analogin kommer. Låt oss ta klimatet. Det finns en massa annat som jag inte kommer att hinna prata så mycket om i dag som har med biologisk mångfald att göra, men låt oss ta klimatet eftersom det ändå är den mest omdiskuterade punkten.

Den klimatmässiga hållbarheten är att inte bryta mot klimatmålet. Jag återkommer till vad ett klimatmål egentligen är. Det är alltså en utsläppsrestriktion som är helt analog med en ekonomisk restriktion. Den ingår inte direkt i kalkylen, men den ingår indirekt därför att utsläppskostnaden ingår i kalkylen. Vissa åtgärder ger positiva bidrag – man släpper ut mindre. Andra ger negativa bidrag – man släpper ut mer.

Ni ser att det ser exakt likadant ut som på den förra bilden, alltså att samhällsekonomisk lönsamhet innebär att nyttorna är större än kostnaderna. Det garanterar inte att klimatmålet uppnås, eftersom summan av de föreslagna åtgärderna kanske inte uppnår målet, på exakt samma sätt som man kanske inte har råd med alla lönsamma åtgärder tillsammans.

Beslutsregeln skulle kunna vara att man genomför så många och så lönsamma åtgärder som möjligt utan att bryta mot klimatmålet. Vissa åtgärder kommer att vara ett positivt bidrag, andra ett negativt bidrag. Är det då så att man hamnar på fel sida om restriktionen, ja, då måste man, helt analogt med en ekonomisk restriktion, antingen generera fler åtgärder som kan handla om att ta in mer skatt när det handlar om ekonomi eller höja bensinpriser, koldioxidskatter eller vad det kan vara för någonting på klimatmålet sida.

Vilken avgränsning ska man ha? Man kan tänka sig att man ska ha ett särskilt klimatmål enbart för transportinvesteringar. Jag tror att väldigt få skulle förespråka det. Man kan ha ett särskilt klimatmål bara för transportsektorn. Det är möjligt att förespråka, men hittills har vi inte det. Man kan ha ett klimatmål för den icke handlande sektorn i Sverige. Det kan vara en ganska bra idé. Och man kan ha det på ännu högre nivåer.

Allmänt sett är det bättre, i meningen effektivare, med mål för ganska vida sektorer och inte på småområden. Vi behöver inte gå in på det just nu, men poängen är att det spelar roll på vilken nivå man sätter sitt klimatmål som man inte får bryta mot.

En samhällsekonomisk analys svarar alltså på om en åtgärd genererar mer nytta än onyttor. Jag menar att man i varje enskild åtgärd måste tänka kompensatoriskt. Jag brukar ibland säga att vi till exempel trots allt värmer upp våra sjukhus, trots att det genererar klimatutsläpp. Det är förstås för att det genererar nytta. Folk överlever lite bättre om det är lite varmare i rummen. Då tar vi den kostnaden, den onyttan, som det innebär att generera klimatpåverkande utsläpp, och så tänker vi att vi kompenserar det någon annanstans i samhället. Vi ser nämligen inte klimatmålet bara för varje sjukhus för sig, till exempel.

Precis samma analoga resonemang kan man tillämpa på många andra områden.

Hållbarhet däremot är ett systemperspektiv, summan av många åtgärder tillsammans, och för att det ska vara ett meningsfullt begrepp måste man tänka i ganska stora paket. Det är sällan lämpligt eller fruktbart att man använder det för analys av enskilda åtgärder. Samhällsekonomiska analyser av åtgärder och hållbarhet på systemnivå är inte motstridiga, men det är olika perspektiv och olika avgränsningar.

Hur ska man då få in de här hållbarhetsgränserna i samhällsekonomisk analys? I det ekonomiska fallet är det inte så svårt. Där ingår kostnaderna i kronor och ören. När det handlar om svårare saker, i synnerhet klimatet även om det finns fler sådana, brukar man använda skuggpriser.

Vad är då ett skuggpris? Om vi börjar i den här änden ska jag säga att det är fullt möjligt att göra samhällsekonomiska analyser på de globala klimatmålen. Vad är ett samhällsekonomiskt motiverat globalt klimatmål? Det är en ganska intressant övning som Stern och Nordhaus bland andra har försökt göra förut. Det är väldigt sällan det här är relevant för oss – trafikexperter i Sverige. Om någon ber oss göra det här skulle vi vara jätteintresserade, men det är sällan de ber oss.

I stället är vårt läge att det finns ett svenskt klimatmål som är en del av ett europeiskt klimatmål som är satt med en massa olika hänsyn. Det är en förhandling med olika länder, man vill gärna gå före, man vill sätta press på olika länder, och till sist så säger man att det här är ett rimligt klimatmål för oss.

Hur ska vi då operationalisera detta? I princip ställer man sig frågan: Vad måste koldioxidutsläpp kosta för att målet ska nås? Den kostnad som man måste lägga på koldioxidutsläpp motsvarar skuggpriset. Detta är i samhällsekonomiska termer ett undantag från den princip som brukar gälla, att det är medborgarnas egna värderingar av oftast triviala saker som till exempel turtaethet gentemot biljettpris gentemot restid. Där försöker vi använda medborgarnas egna värderingar för att värdera dessa saker emot varandra.

Koldioxid är ett undantag. Här går det liksom via det politiska systemet, via internationella förhandlingar där man till sist åtar sig ett klimatmål. Det har

alltså en demokratisk förankring, men det är inte medborgarnas individuella, personliga värdering som är grundval för det.

Då kan det se ut så här, och det här är något som jag bara har hittat på. Låt oss säga att det finns en åtgärd där man skapar regional tillgänglighet för 30 miljarder. Man sparar lite liv – 10 miljarder – men det kostar lite pengar – 50 miljarder. Den samhällsekonomiska nettokostnaden för det här, alltså inte den finansiella kostnaden utan den samhällsekonomiska nettokostnaden, är 10 miljarder.

Åtgärden skulle också minska koldioxidutsläppen med 12 miljoner ton, säger vi. Då kan man räkna ut att den samhällsekonomiska kostnaden per koldioxidminskning är 83 öre per kilo. Då kan man jämföra det här med det skuggpris vi har som i transportsektorn, i alla fall på kort sikt, är runt 1 krona per kilo. Det skulle innebära att denna åtgärd är kostnadseffektiv. Hamnar man över skuggpriset är åtgärden inte kostnadseffektiv.

På det här viset kan man alltså rangordna vad som är de kostnadseffektiva styrmedlen eller åtgärderna.

Då inser man att det finns ett ännu listigare sätt att räkna ut vad skuggpris egentligen är. Vi tänker oss nämligen att vi listar alla tänkbara klimatåtgärder – det här finns det förstås folk som har gjort – och sedan beräknar vi hur stora delar samhällsekonomiska kostnader, alltså inte deras finansiella kostnader utan de samhällsekonomiska kostnaderna per kilo, rangordnar allihop, beräknar hur stor koldioxidminskning var och en kan ge och så får vi en lista. Sedan kollar man hur långt ned på den här listan i fallande ordning vi måste gå för att nå klimatmålet. Den sista åtgärdens samhällsekonomiska kostnad är skuggpriset. Om man hamnar över det priset får man vara med på listan; under det priset får man inte vara med på listan.

Sammanfattningsvis måste vi tänka hållbarhet på paketsnivå som uppfyller någon sorts restriktion, till exempel samma nyttonivå för nästa generation, eller mer operationella som inte går i konkurs, det vill säga att vi har råd att genomföra åtgärderna eller till exempel uppfylla klimatmålen.

Paketet bör då lämpligen bestå av samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder, alltså där varje enskild åtgärd genererar mer nytta än vad den genererar kostnad. Varje åtgärd måste dock inte bidra positivt till varje mål. En del kostar pengar, en del kan mycket väl bidra negativt klimatmässigt, alltså man släpper ut mer, om det samtidigt finns åtgärder någon annanstans som kompenserar för detta, precis på samma sätt som att man någonstans måste ta in pengar.

I begreppet samhällsekonomisk lönsamhet kan det ingå via skuggpris att en viss åtgärd gör det lättare eller svårare att nå vissa restriktioner och mål, till exempel att kostnad gör det lättare eller svårare att nå budgetrestriktionen. Vad gäller klimat ingår det här via skuggpriset på koldioxidutsläpp. Vad gäller en del andra hållbarhetsmål, till exempel social hållbarhet, biologisk mångfald och ändliga naturresurser, ingår det oftast inte.

Då kommer en annan av mina käpphästar: Det finns en hel del saker som inte ingår i samhällsekonomiska analyser, till exempel intrång i särskilt värdefulla naturmiljöer. Det här är extremt välkänt – väldigt, väldigt välkänt. Alla

som håller på med samhällsekonomiska analyser vet om att det är så här, så man behöver inte vara orolig för att åh nej, de vill rangordna allting i fallande skala efter en nuvärdeskvot och bara ta det översta. Ingen förespråkar det, så har vi liksom klarat ut det.

Ordföranden: Vi tackar för inlägget och går vidare till nästa presentatör, Göran Finnveden från KTH.

Göran Finnveden, Kungliga Tekniska högskolan: Tack för inbjudan! Det är trevligt att vara här. Även jag är professor från KTH, och jag ska prata om hållbarhetsbedömningar som komplement till samhällsekonomiska analyser.

Det är en rubrik som jag tror att jag själv valde, men när jag sedan såg den i tryck började jag fundera lite grann på den. Är det så man ska se det, att hållbarhetsbedömningar görs som komplement till samhällsekonomiska analyser, eller ska vi se samhällsekonomiska analyser som komplement till hållbarhetsbedömningar, eller ska vi se att de kompletterar varandra? Egentligen är ju det transportpolitiska målet både samhällsekonomisk effektivitet och hållbarhet, så egentligen borde de balansera varandra.

Om man tittar på beslutsunderlagen inför olika infrastrukturplaneringar och så vidare betonar man ofta de samhällsekonomiska analyserna. Man kanske inte alltid tar hänsyn till dem i besluten, men i underlagen betonas de väldigt ofta och man skriver ibland att det finns inga etablerade metoder för hållbarhetsbedömningar och så vidare. I praktiken har vi därför inte riktigt den balansen i dag. Jag återkommer lite grann till hur man kan gå vidare med det.

En fråga som Jonas var inne på och som ju är ett grundtema här är om samhällsekonomiska analyser fångar hållbarhetsdimensionerna. Jag tänkte försöka besvara den frågan med ett exempel. Exemplet är lite vridet, för vi står ju inte riktigt inför det här valet. Men man kan ändå roa sig med att räkna ut den samhällsekonomiska kostnaden i dag om 7 miljarder människor skulle dö om 1 000 år och använda de ASEK-värden som vi har i de transportpolitiska besluten.

Vad blir värdet då? Jo, 240 spänn. Det kan jämföras med två timmars tidsvinst för en person som enligt samma underlag är värt 216 kronor.

Om vi vill följa de samhällsekonomiska analyserna bör vi alltså välja tre timmars tidsvinst för en person framför 7 miljarder människors liv om 1 000 år.

Det här är naturligtvis extremt vridet. Vi står aldrig inför den valsituationen. Men till exempel klimatfrågan har ändå element av detta. Det är långa tidsperioder vi pratar om, och det kan drabba många människor.

För mig illustrerar det här att vi inte fångar hållbarhetsdimensionerna i de samhällsekonomiska analyserna. Vi fångar inte de långsiktiga effekterna. Det är en massa aspekter som är svåra att kvantifiera som ofta får värdet 0, vilket Jonas var inne på. Det vet vi alla.

Det här leder också till att försiktighetsprincipen nedtonas. För att vi ska kunna ta med någonting i de samhällsekonomiska analyserna måste vi ju kunna sätta siffror på det, och innan vi kan sätta siffror på fenomenen måste vi kunna ganska mycket om dem. Saker som vi misstänker och tror – vi kan ha vetenskapliga skäl att tro att det ger effekt, men vi har inte tillräcklig kunskap för att kunna kvantifiera det – får vi inte med.

Om man tittar på underlagen för hur folk gör analyserna ser man ofta något slags omvänd försiktighetsprincip. Man ser ofta formuleringen att ja, men det är osäkerhet kring det här och därför tar vi inte med det. Om det finns ett spann av värden väljer analytikerna ofta att lägga sig på den försiktiga sidan, för man vill inte framstå som att man överdriver olika saker. I praktiken blir det alltså ett slags omvänd försiktighetsprincip här.

Ekologiska eller politiska gränser, restriktioner, precis som Jonas pratade om, ingår inte då. Sedan är det naturligtvis viktigt att komma ihåg att olika kalkylvärden innehåller osäkerheter. Värdet för koldioxid beror till exempel bland annat på vilken bild man har av klimatkänsligheten. Det är alltså en naturvetenskaplig osäkerhet. Det beror på vilken bild man har av framtida utsläpp, om vi kommer att begränsa dem eller inte. Det beror på hur riskbenägna vi är. Är vi villiga att chansa, eller är vi inte villiga att chansa? Hur ser vi på framtida generationer? Är de lika mycket värda som vi eller mindre eller mer värda?

Det är alltså en blandning av naturvetenskaplig osäkerhet och fundamentala etiska och politiska bedömningar också.

De värden vi använder i dag, om man tittar på litteraturen, kan vara kraftiga underskattningar. Det finns litteratur som antyder att om vi är mer pessimistiska angående framtida utsläpp och mindre riskbenägna och vill uppvärdera framtida generationer, då kan vi få högre värden än dem vi typiskt använder i dag.

Men om vi inte fångar hållbarhetsaspekter, vad menar vi då med hållbarhet? Det är en diskussion vi ofta hamnar i: Vad menar vi med hållbar utveckling? Ofta betonas att det inte finns någon tydlig definition och att bilderna av hållbarhet är olika. Jag vill ändå hävda att det finns en ganska bred samsyn om grundläggande definitioner. Vi har i samhället en ganska bred samsyn om vad vi menar med det här, exempelvis Brundtlanddefinitionen som vi redan har pratat om och som citeras i rapporten.

Jag har samma citat här, fast lite mer. Det är några meningar till som man ofta glömmer bort: ”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov i dag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.” Sedan fortsätter citatet: ”Det innehåller två grundläggande koncept: behov, och speciellt de grundläggande behoven hos världens fattiga för vilka prioritet ska ges ...

Jag tycker att det är rätt intressant att man refererar till vilka behov vi pratar om och att vissa har prioritet enligt den här definitionen.

Citatet fortsätter: "... och de begränsningar av ekosystemens möjligheter att tillgodose nuvarande och framtida behov som också bestäms av teknologi och social organisation."

Här lyfter man alltså fram att ekosystemen ger oss vissa begränsningar. Vi har en jord, det finns vissa begränsningar. Men genom att utveckla teknologi och sociala organisationer kan vi skapa oss mer eller mindre spelrum. Det finns dock restriktioner, och det är också en viktig aspekt att få med när vi diskuterar hållbar utveckling.

Ofta pratar vi om ekologisk och social dimension och så vidare. När det gäller den ekologiska dimensionen finns det i Sverige en ganska bred samsyn. Vi har i riksdagen beslutat om de 16 miljö kvalitetsmålen i bred enighet, och de ligger rätt stabilt. Flera av dem är naturligtvis väldigt relevanta för transportområdet – klimat, frisk luft och så vidare – medan några kanske är mindre relevanta för transportområdet. Här har vi alltså en ganska bred samsyn.

När det gäller social hållbarhet finns det mycket litteratur, och man kan hitta många referenser som säger att det inte finns någon samsyn. Men om man tittar på vad folk föreslår borde ingå hittar man ungefär de här sakerna: välbefinnande inklusive hälsa, humankapital inklusive utbildning, socialt kapital inklusive sammanhållning i samhället.

Det är en hyfsat bred samsyn om att det är de här sakerna vi menar med social hållbarhet. Olika människor lägger tyngd vid olika saker, kanske. Under de här rubrikerna kan man sedan jobba sig vidare. När det gäller exempelvis hälsa har Folkhälsomyndigheten tagit fram ett antal målområden för hälsans bestämningsfaktorer. Det här är det också hyfsat bred enighet om.

Några av de här är tydligt relevanta för transportområdet, till exempel miljöer, produkter, hälsa i arbetslivet och fysisk aktivitet. Några av dem är mindre relevanta för transportområdet, till exempel skydd mot smittspridning.

Jag tycker att det är lite intressant att de första dyker upp under hälsofaktorer, för det är saker som vi kanske ofta pratar om under andra rubriker av social och ekonomisk hållbarhet, till exempel delaktighet och inflytande i samhället och ekonomiska och sociala förutsättningar. Det här illustrerar hur de olika aspekterna av hållbarhet går i varandra, är beroende av varandra, att de fungerar tillsammans och är ömsesidigt beroende. Det är en viktig sak att ha med sig.

En viktig utveckling som pågår internationellt är att vi under året förhoppningsvis kommer att få beslut om hållbarhetsmål på FN-nivå. Sverige arbetar aktivt med detta. I dagsläget, i de utkast som finns, är det 17 mål med olika underrubriker. När dessa tas har vi ju en väldigt solid bas för att prata om vad vi menar med hållbar utveckling. Då har det internationella samfundet satt upp mål: Det är det här vi menar med hållbar utveckling, det är det här vi vill uppnå.

De saker som finns där är de saker vi i stor utsträckning kan förvänta oss. Det är klimat, det är biologisk mångfald, det är utbildning och så vidare.

Jag tror alltså att det finns rätt mycket samsyn och rätt mycket som man kan bygga på om vi vill definiera vad vi menar med ett hållbart transportsystem,

även om det om och om igen står i olika texter att det inte finns någon definition av det. Jag tror att det finns goda möjligheter att definiera vad vi menar med ett hållbart transportsystem baserat på beslutade mål – om vi vill. Jag är inte säker på alla aktörer vill det. Det kan finnas olika aktörer som vill hålla emot det här. Det kan jag återkomma till senare.

Men då behöver vi också några slags metoder för hållbarhetsbedömningar. Även när det gäller detta ser vi i texter att det inte finns några sådana etablerade, så då behöver vi ju utveckla det. Jag tror att en process för detta är att identifiera hållbarhetsaspekter som kan och bör inkluderas, och då kan vi utgå från de olika etablerade måldokument som finns.

Vi behöver definiera mål och kriterier – klimatmål och så vidare. Vi kanske behöver olika metoder för olika storlek på beslut. Jonas pratade bra om det, att det är en nivå med paket och en för enskilda åtgärder. Vi kanske behöver olika metoder på de olika nivåerna. I vissa situationer kan vi behöva metoder för avvägning av olika aspekter mot varandra, men kanske inte i andra, kanske inte på paketenivån.

Hållbarhetsbedömningar är viktiga för helheten. Det är där vi behöver fånga helheten. När vi de mål vi har satt upp?

Detta är ett område där vi behöver utveckla metoder. Man kan tycka att det är förvånansvärt att det inte har gjorts tidigare. Det har ju poängterats i olika material genom åren att det saknas metoder. Jag tror som sagt var inte att det är så jättekomplicerat att ta fram det, utan det är helt enkelt någonting man behöver göra.

Mina slutsatser är: Samhällseconomiska analyser inkluderar inte viktiga hållbarhetsaspekter, så man behöver kompletterande metoder. Det är dags att prioritera den utvecklingen av hållbarhetsbedömningar som fångar helheten. Jag tror som sagt var inte att det metodmässigt är några större problem att utveckla sådana metoder, men det är ett arbete som måste göras och som naturligtvis måste inkludera många olika aktörer.

Jag avrundar där. Jag har några litteraturtips. Den alldeles utmärkta rapporten innehåller många referenser, och jag har ytterligare några som kan vara intressanta i sammanhanget.

Ordföranden: Vi tackar för det inlägget. Turen har nu kommit till Trafikverket, som är den myndighet som i första hand lämnar underlag för vilka investeringar som ska beslutas. Det är Peo Nordlöf och Gunnel Bångman som företräder den myndigheten.

Peo Nordlöf, Trafikverket: Tack för att vi fick komma! Jag har med mig Gunnel Bångman från Trafikverket, och hon är dessutom ordförande i ASEK, Arbetsgruppen för samhällseconomiska kalkyl- och analysmetoder i transportområdet. Det är ett samarbete mellan flera olika myndigheter, och för närvarande är Trafikverket värmyndighet för denna arbetsgrupp.

I regeringens instruktion för Trafikverket har vi fått uppdraget att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller. Det är alltså därför vi har hand om ASEK-arbetet.

Det övergripande målet känner ni mycket väl till. Som ni vet innehåller det båda dimensionerna samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det är bakgrunden till och grundpelaren för hur vi sedan utformar de samhällsekonomiska analysmetoderna.

De transportpolitiska principerna är också en viktig utgångspunkt för det hela. Det här är saker som har funnits sedan 1998, precis som det transportpolitiska målet, genom flera riksdagar.

Den första principen är att kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras. Det stämmer ganska bra med de utgångspunkter som finns i cost-benefit-analysen, kostnads-nyttoanalysen, att det är individernas och företagens egna, verkliga beteenden och preferenser som kommer att speglas i dessa analyser. Det är en dimension som man behöver visa.

Den sista principen är att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Det är också en viktig bit att koppla ihop med det transportpolitiska målet och när man ser på vilka åtgärder man ska vidta för att nå hållbarhet. Jag återkommer till det. Infrastrukturlanering när det gäller fysiska åtgärder är en sak, och de ekonomiska styrmedlen är en annan.

Hur ska man nå samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn? När man väljer ny eller ombyggd infrastruktur handlar det om att försöka fånga samhällets alla effekter. Det är just det som cost-benefit-analys, eller kostnads-nyttoanalys, handlar om. Den ena biten där är att genomföra lönsamma åtgärder så att nyttorna är större än kostnaderna. Som ni såg att Jonas Eliasson visade är det ibland så och ibland inte så.

Den viktiga restriktionen är att det demokratiska beslutssystemet, som ni alla är en del av, ska anse att den välfärdsfördelning som är följden av besluten blir acceptabel. Alla infrastrukturbeslut har alltid också en fördelningsmässig fråga. Det kan handla om fördelning mellan olika socioekonomiska grupper, men det kan också handla om fördelning över tid mellan olika generationer eller fördelning mellan olika områden i landet. Det är två bitar i det hela.

Sedan har vi detta med trafikeringen på befintlig infrastruktur. Forskningen visar att det i första hand inte är på marginalen vad vi gör när det gäller vad som ska byggas nytt eller byggas om som avgör hur mycket trafik det blir. Det som driver trafikarbetets utveckling är sådana saker som befolkningsutvecklingen, den ekonomiska utvecklingen i landet och bränslekostnadernas utveckling. Men det som är intressant är att det går att påverka. Det skiljer våra prognoser från väderprognoser. Utfallet är inte opåverkligt, utan det kan man påverka i verkligheten. Det beror på vilka skatter, avgifter och restriktioner ni sätter på transporter. Det beror förstås också på hur vi bygger samhället, vilket samhällsbygge vi gör: Var bor man, var ska man arbeta och så vidare?

Vi samlar ihop våra beslutsunderlag i så kallade samlade effektbedömningar, och där finns tre beslutsperspektiv. Det första är just detta med cost-benefit-analys och att se på samhällsekonomisk effektivitet. Då finns det både prissatta och ej prissatta effekter. Det är ett sätt att betrakta åtgärderna.

Ett annat perspektiv – om man tittar på ett annat sätt eller använder andra glasögon – är just fördelningen: Blir det en rimlig fördelning av dessa åtgärder?

Ett tredje sätt att se det är att fokusera på enskilda mål, till exempel trafik-säkerhet, koldioxidutsläpp och andra saker. Sedan tittar man på hur kostnads-effektivt man kan nå just detta mål.

Det är alltså tre perspektiv. Det viktiga med dessa frågor är att vi här försöker hålla politiken utanför. Våra värderingar och våra metoder bygger vi, så gott vi kan, på vetenskap och beprövad erfarenhet. Vi försöker att inte få in de politiska, etiska och organisatoriska ställningstagandena i de här tre perspektiven. Hade vi gjort det hade ni nog inte behövt något underlag från oss. Det hade kunnat bli väldigt olika underlag, beroende på vems värderingar man sätter in i underlagen. Det hade också kunnat bli en rundgång och inte något beslutsunderlag.

Det vi tänker är den fjärde dimensionen. Det är den dimension som ni politiker och allmänheten ska lägga till efter dessa tre perspektiv. Det är just den politiska diskussionen i en demokrati som vår, där man kan väga andra saker som kan vara viktiga. Och uppenbarligen väger man andra saker, som vi kunde se. Det är inte bara nettonuvärdeskvot eller liknande som styr vilka åtgärder vi vidtar. Det är hur man får det att sitta ihop.

Gunnel Bångman, Trafikverket. Jag ska säga några ord om samhällsekonomisk analys och hållbarhet. Ingår hållbarhet i analysen? Jag skulle svara ja och nej, tyvärr. Ja kan man säga å ena sidan. Vi värderar ju inte bara den kommersiella delen av ekonomin, det som är marknadsprissatt, utan den är till för att värdera icke prissatta resurser, det vill säga klimateffekter och miljöeffekter i största allmänhet, trafiksäkerhet med mera. Jämfört med beräkningar av BNP-tillväxt har den samhällsekonomiska analysen ett mer hållbart perspektiv.

Samtidigt är det så, som Peo har sagt, att man inte tar hänsyn till fördelningseffekter i den traditionella samhällsekonomiska analysen, varken mellan grupper i samhället i dag eller mellan dagens generationer och framtida generationer. Vi tar ingen explicit hänsyn till det. Även om det är individer, medborgarna, som i grunden är basen för värdering är det värderingarna hos dagens generationer som bestämmer hur vi räknar. På det sättet kan man säga att vi inte tar med hållbarhet.

Det finns i och för sig i teorin en metod som heter viktad CBA där man skulle kunna göra en sådan sammanvägning och lägga till exempel större vikt vid framtida generationers effekter. Men den används inte i praktiken, bland annat beroende på svårigheten att bestämma de där vikterna. Vi håller oss till

den traditionella CBA:n med sina begränsningar. Det gör vi i likhet med andra länder, internationella guidelines och EU-kommissionens rekommendationer.

Jag skulle vilja ta upp lite om hur man använder den samhällsekonomiska analysen och sätta in det i ett sammanhang. Ibland kanske man har lite för stora förväntningar på den här metoden. Den går ju ut på att välja ut och rangordna de samhällsekonomiskt bästa projekten, men det görs bland de alternativ som vi analyserar. Problemet är väl att vi inte räknar på alla tänkbara alternativ, utan vi gör ett urval innan. Det som den samhällsekonomiska analysen kan göra är att rensa bort de sämre alternativen bland dem som vi överväger.

Men det är inte ett kreativt verktyg för att skapa nya och bättre lösningar. För att ta ett extremfall kan man säga att om vi bara projekterar för att ta fram alternativa motorvägsbyggen kommer kanske den samhällsekonomiska analysen att hjälpa oss att få ett icke hållbart samhälle på billigast möjliga sätt. Om vi däremot bara tar fram en massa klimatsmarta alternativ kommer metoden att hjälpa oss att rangordna så att vi får ett hållbart samhälle på effektivast möjliga sätt totalt sett.

Man kan säga att den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen är ett nödvändigt men inte tillräckligt verktyg. Vi behöver andra metoder också.

Det här med besluten: Det är ju en beslutsprocess, så det är inte ett beslutstillfälle. Det börjar med att man gör någon form av behovs- och bristanalys, kvalitativ eller kvantitativ, och där behöver man också ha andra typer av metoder och något mål för vad man vill åstadkomma. Om vi jämför med att starta ett privat företag till exempel, kan man inte bara starta det, säga att det ska vara lönsamt och börja räkna. Man måste ha en affärsidé och plocka fram olika affärsstrategier, och sedan gör man en lönsamhetskalkyl för att se vilka av strategierna som är hållbara ekonomiskt.

Det blir samma förhållande här. Vi måste först ha något mål för vilket samhälle vi vill uppnå och sedan titta på vad vi behöver göra. Sedan har vi åtgärdsvalsstudierna, och där använder vi flera olika modeller. Vi har måluppfyllnadsanalyser. Vi har också livscykelanalyser när det gäller investering i infrastruktur. Där tittar man på både energieffektivitet och koldioxidutsläpp ur livscykelperspektiv, just för att kunna anpassa projekten och göra dem så klimatsmarta som möjligt. Sedan gör man kanske både samhälls- och regional-ekonomiska bedömningar under resans gång. Men det är sist i processen som vi gör de fullständiga analyserna, för att se vilka som är bättre och sämre alternativ bland dem vi har tittat på.

Det är förmodligen viktigast att hållbarhetsperspektivet kommer in i början av processen. När vi väl har kommit till den samhällsekonomiska analysen är det nästan lite för sent. Det går inte att lösa enbart med att ha höga koldioxidvärden.

Jag ska också nämna lite om gång- och cykeltrafik. Det här är ett exempel på att vi anpassar och utvecklar de samhällsekonomiska kalkylverktygen utifrån de behov som det signaleras om i samhället. Det har blivit ett ökat intresse för cykel- och gångtrafik, och då har det också utvecklats ett modellverktyg för att göra samhällsekonomiska analyser av det.

I en sådan kalkyl räknar man på dels tids- och fordonskostnader som vanligt, dels effekter på trafiksäkerhet. Om man bygger cykelbanor blir det färre cykelolyckor. Ökar cykeltrafiken å andra sidan kan det bli några fler olyckor. Sedan har vi hälsoeffekter av fysiska aktiviteter. Vi räknar även med inbesparade kostnader för bilismens miljöeffekter om vi får folk att gå över från bil till cykel eller gång.

De effektsamband och kalkylvärden som vi räknar med kommer från forskning som har presenterats och publicerats av WHO, Världshälsoorganisationen. Det är alltså internationella forskningsresultat som ligger till grund för detta.

Jag kan också nämna lite kort om de känslighetsanalyser som ASEK rekommenderar – eller det är obligatoriskt för oss att göra dem. Bland annat är det koldioxidvärderingen, som i grunden numera är satt till lika med koldioxidskatten, 1,08 kronor per kilo. Men man ska komma ihåg att vi räknar med ökande värden över tiden, så det stiger från 1,08 till 1,45 efter 40 år. Vi gör också känslighetsanalyser där vi utgår från 3,50 per kilo.

Sedan räknar vi på högre investeringskostnader och ser hur de slår samt noll trafik tillväxt och 50 procent högre tillväxt i jämförelse med trafikprognosen.

Vi har också ett särskilt klimatscenario. Det utgår från Trafikverkets eget klimatscenario, som man ska räkna på. Numera utgår man från 12 procent mindre personbilstrafik år 2030 jämfört med i dag, allt övrigt oförändrat.

Peo Nordlöf, Trafikverket: Då kan jag säga någonting mer om våra känslighetsanalyser. Den bild ni ser här visar verklig utveckling när det gäller personbilstrafik från 50-talet och framåt. Det intressanta med den bilden är att man kan se när det är ekonomiska kriser, eller downturns. På 70-talet fick vi en så kallad oljekris. I början på 90-talet stagnerade trafikutvecklingen för personbilar, och det är väl känt vad som hände då: Vi fick massarbetslöshet och så vidare i Sverige. Sedan hade vi en finanskris 2008, och då blev det återigen en plåtå.

Hur blir utvecklingen framöver? Ja, det vet vi inte. Vi vet att personbilstrafiken på det statliga vägnätet förra året återigen ökade med 2,3 procent. Om det är en tillfällig uppgång eller inte vet vi inte. Det är därför vi gör trafikprognoser – hade man vetat hade man inte behövt göra dem.

Den fortsatta linjen, som lutar ungefär som den andra, är den nuvarande prognosen. Sedan gör vi känslighetsanalyser, precis som Gunnel sa, med andra antaganden om hur det kan vara i framtiden för att kunna visa det. Det är ett exempel på känslighetsanalyser som vi gör.

En annan fråga som dyker upp ganska mycket, i skrift i varje fall, är att vi och ni beskylls för att ha en prognosstyrd planering. Är det så? Eller har vi en målstyrd planering?

Planeringen är mer målstyrd. Precis som vi kunde se innan är det inte någon nettonuvärdeskvot när det gäller trafikutveckling som avgör helt och hållet

vilka projekt som vare sig regeringen pekar ut eller Trafikverket föreslår. Man kan se det som att trafikprognoserna beskriver hur det kan förväntas bli utifrån givna förutsättningar. Och de givna förutsättningarna är den långtidsutredning som presenteras med jämna mellanrum. Det är Finansdepartementets och Konjunkturinstitutets ekonomiska prognos som ligger till grund för det, SCB:s prognos för befolkningsutvecklingen samt andra sådana officiella prognoser.

Det som då är ganska viktigt är att vi utgår från, enligt anvisningar från regeringen, att det är beslutad politik som är huvudscenariot. Men det innebär inte, som jag sa innan, att vi inte gör känslighetsanalyser med andra politiska förutsättningar, till exempel att det införs något styrmedel som inte är beslutat i dag.

Om vi hade haft en prognosstyrd planering hade det funnits en logik i att försöka påverka hur den skulle göras som huvudscenariot för att den sedan styrde planeringen helt och hållet. Eftersom det inte är så är det ingen logik i det, utan det är mer logik i att ni, hela samhället, får ett underlag: Om man inte gör mer än det man har beslutat i dag, hur blir det då, och under förutsättning att den ekonomiska utvecklingen blir så som det har prognostiserats? Då kan man ur det, genom skillnaden, se vilka möjligheter man har och vilka andra styrmedel och åtgärder som möjligtvis kan behövas i samhället.

Vi startar nu upp ett arbete med att göra en av dessa känslighetsanalyser. Det här är svårt, men vår ambition är att göra en känslighetsanalys fram till 2016 som visar hur trafikutvecklingen – det gäller alla trafikslag förstås – skulle kunna se ut om den femte transportpolitiska principen implementeras fullt ut och man betalar de marginalkostnader för alla trafikslag och för alla transportupplägg som finns. Hur skulle det kunna se ut? Det skulle kunna vara en känslighetsanalys som sedan också är konsistent med den svenska transportpolitiken. Det är en av de utvecklingssaker vi sysslar med.

För övrigt vill jag bara säga sist att det här är ganska viktigt. ASEK-gruppen och vi på Trafikverket och de andra myndigheterna sitter absolut inte och hittar på och tycker och tänker om olika kalkylvärden och sådana saker, utan vi jobbar väldigt forskningsnära. Det är både nationell och internationell forskning som ligger till grund för de underlag vi använder. Kvalitetsgranskning har blivit en väldigt viktig bit av detta, och vi är glada för all granskning som genomförs av våra metoder.

Ordföranden: Tack så mycket för Trafikverkets dragning! Nu är det dags för riksrevisorn Claes Norgren att redogöra för vad de har kommit fram till. Ni har varit ganska flitiga när det gäller trafiksektorn. Om man tittar på alla era analyser kan man inte klaga på att ni inte har ägnat oss uppmärksamhet. Det är viktigt att vi tar del av vad ni har kommit fram till.

Claes Norgren, Riksrevisionen: Jag vill tacka för möjligheten att komma hit och tala om intressanta och viktiga frågor.

Temat för detta seminarium är hur man får in hållbarhetsperspektivet i samhällsekonomiska analyser. Utskottet har ju gjort en spännande sammanställning, som är en utgångspunkt för dagen.

Det jag tänkte göra som inlägg eller kommentar i diskussionen är att utgå från en granskning som vi gjorde på Riksrevisionen 2012 men också se den i en kontext med annan granskning och ge vårt perspektiv. Det är en utgångspunkt för detta samtal för min del men också en avgränsning och tänkt som något av en illustration.

Vi har gjort tolv granskningar inom klimatområdet där vi har undersökt hur utsläpp av koldioxid hänger samman med möjligheten att nå klimatmålen, eller sambandet med politiken och effekterna inom klimatområdet. Fokus var på riksdagens klimatmål och hur det har samordnats med infrastrukturplaneringen i den granskning som ni ser på bilden. Här ingick bland annat två olika aspekter av samhällsekonomiska kalkyler, hur de har utformats och fungerat som beslutsunderlag.

Jag vill lägga till att vi har gjort en serie granskningar som har handlat om annat än klimatfrågorna. Vi gjorde en rad granskningar när det gäller infrastrukturområdet, och i många av de granskningarna framhöll vi värdet av samhällsekonomiska kalkyler som beslutsunderlag när det gäller rangordning. Jonas Eliasson visade inledningsvis på en bild hur nettonuvärdeskvoter ser ut. Utifrån de mål som riksdagen har formulerat i dessa granskningar framhöll vi vikten av att ha samhällsekonomiska kalkyler som utgångspunkt.

Vårt uppdrag handlar om att granska och bidra med kunskapsunderlag som kan hjälpa riksdagen och beslutsfattare i frågor om effektivitet och effektiv resurshushållning. I det ligger naturligtvis att fokusera på och identifiera risker och problem. Sätillvida är vi kanske lite pessimistiska i vår approach när vi börjar med granskningar.

När det gäller själva trafikområdet, och den granskning som framgår av bilden här, och möjligheterna att nå klimatmålen tycker jag att en viktig inledande iakttagelse nog har att göra med osäkerhet. Det finns en genuin osäkerhet kring teknikutveckling, där en snabb teknikutveckling naturligtvis möjliggör en omställning till effektivare klimatsmarta alternativ. Men det är naturligtvis väldigt svårt att fånga upp i kalkyler och prognoser.

Här kan ni se den bild vi gav i rapporten 2012 med prognoserna för utsläppen och hur de ser ut kontra de ambitioner som finns. De streckade linjerna visar hur förloppet skulle se ut med de långsiktiga målen. När vi tittade på de prognoser som fanns vid den tiden kunde vi notera kryssen på bilden, vilket visar att det var ett stort gap mellan ambitioner och tillgängliga prognoser.

Värt att nämna i detta sammanhang är att utsläppen från transporter utgör mer än en tredjedel av de totala utsläppen, som vi konstaterade i rapporten. Vägtransporterna står för ungefär 90 procent.

En speciell fråga som jag skulle vilja lyfta fram när det gäller osäkerhet och perspektiv är frågan hur man värderar framtiden. Kalkyler har att göra med vilken diskonteringsränta som ska användas. Jag skulle bara vilja peka på det vi skrev i ett avsnitt i vår rapport, nämligen följande:

”Utgångspunkten för den svenska klimatpolitiken är att det blir dyrare att minska koldioxidutsläppen och hantera klimatförändringar för framtida generationer än för dagens. Tillämpningen av en kalkylränta på fyra procent för koldioxid medför dock i motsats till detta att värderingen av de samhällsekonomiska kostnaderna för klimatförändringar minskar kraftigt över tid i kalkylerna.”

Detta lyfter vi fram i rapporten. Vi nämner Nicholas Stern, som i en rapport till den brittiska regeringen om samhällets kostnader för klimatförändringar anför att traditionella diskonteringsmetoder är relevanta för jämförelser mellan marginellt olika alternativ men inte för beräkningar med omfattande klimatförändringar.

Detta har att göra med perspektivrisk, och frågan om diskonteringsränta bör läggas till i detta samtal.

Den granskning vi gjorde ska jag inte gå igenom i detalj, men jag kan visa en bild som lyfter fram de frågor som togs upp där: Har regeringen samordnat styrningen av infrastrukturplaneringen med riksdagens klimatmål? Är regeringens styrning av infrastrukturplaneringen tydlig? Hur fungerar återrapporteringen? Beaktar Trafikverket möjligheten att nå riksdagens långsiktiga klimatmål när man använder samhällsekonomiska kalkyler?

Dessa frågor knyter an till dagens tema. Då är frågan: Vad visade vår undersökning och granskning?

För det första: De analyser och prognosmodeller som trafikverken – jag säger det i pluralis, för det var visst en historisk dimension på detta – använde för att mäta effekten av den nationella planen fann vi underskattade koldioxidutsläppen i ett antal led.

Granskningen visade bland annat att godsprognosmodellen inte tog hänsyn till att fler vägar bidrar till att efterfrågan på godstransporter ökar. Vidare ingick inte utbyggnaden av transportsystemet, vilket påverkar efterfrågan. Höga banavgifter kan få effekter. Detta sammantaget tyckte vi pekade på att man underskattar utsläpp. Koldioxidutsläpp från byggnadsfasen var inte med etcetera.

Vi lät också göra en forskningsöversikt just för att försöka få en bild av osäkerheten kring teknikomställning. Den bild som kom fram där var att det krävs långa ledtider för att implementera ny teknologi. Summa summarum kommer vi här in på prognosmodeller och bedömningar av framtiden. Det är en typ av frågeställning. Cost–benefit–kalkylen är delvis en annan. Man får blanda perspektiven när man närmar sig frågan om cost–benefit–analyser.

Den bild vi nu ser på skärmen tror jag ansluter till det som Peo Nordlöf nämnde tidigare, nämligen frågan om hur stor vikt koldioxidutsläppen har i olika kalkyler. För att bli detaljerad är det tydligen vägavsnittet Viared–Kråkered som visas på bilden, om ni känner till det. Här är kostnaden för koldioxid bara ungefär 5–6 procent. Om man räknar på det sättet och tar hänsyn till kostnaden baserat på en kalkyl med en viss diskonteringsränta ger det en viss effekt, men om man för in perspektivet hur vi ser på framtiden påverkar det naturligtvis vikter i kalkylen.

Frågan är vilka slutsatser man kan dra av den här granskningen och föra till den här diskussionen. En viktig slutsats är att lönsamheten för många projekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som gör att vi, när vi tittar på kalkylerna och summerar de enskilda projekten, ser att det uppträder ett gap mellan olika ambitioner för klimatpolitikens mål. Det är ett gap mellan resultatet av kalkylen och de prognoser man gör i framtiden.

Jag vill avsluta detta med att säga att vi ser cost-benefit-kalkyler som en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning. Det finns många viktiga metodfrågor. Sätillvida tycker jag att rapporten från utskottet är intressant och viktig i sammanhanget.

Ordföranden: Vi tackar Riksrevisionen för dessa iakttagelser och slutsatser. Nu välkomnar vi Naturvårdsverket.

Mats Björnell, Naturvårdsverket: Jag tackar för att vi blivit inbjudna hit.

Jag är miljöekonom, och jag tänkte uppehålla mig ganska mycket vid vad klimatförändringar och koldioxidskador kostar i kronor per kilo koldioxid. Som vi har hört är detta oerhört svårt att beräkna, men det är en så central sak att jag tänker uppehålla mig en del vid det i alla fall.

Värdet eller nyttan av att minska klimatgasutsläppen är intressant i massor av sammanhang: för att internalisera kostnader för externa effekter för olika transportslag, för att få ett kalkylvärde i investeringskalkyler och för att utvärdera klimatpolitiken över huvud taget.

Det har gjorts ganska många studier, ett hundratal, under 1990- och 2000-talen, framför allt i USA av bland andra Nordhaus och Tol. De kommer typiskt fram till värden på 10–20 öre per kilogram koldioxid. Sedan kom Stern 2006, och han kom upp i helt andra belopp: 60 öre eller ungefär 240 öre. Det motsvarar 5 procent av BNP eller en förlust på 20 procent av BNP. Det går också att uttrycka i öre per kilo. Det är alltså kostnaden för skador av klimatförändringar.

Vad skiljer de olika värderingarna åt? Det är ett par saker. En viktig sak är att Stern tog med effekter som andra dittills inte hade tagit med.

På skärmen visas nu en matris över climateffekterna. Uppe i vänstra hörnet står det ”Minskade skördar” och ”Ökad skogstillväxt”. Det är faktorer som trots allt är tämligen lätta att räkna på, för det är marknadsprissatta resurser. Förändringarna är ganska kontinuerliga, och det går att göra en prognos över hur dessa resurser kommer att påverkas.

Om vi rör oss nedåt i figuren blir det allt svårare att förutsäga vad effekterna blir. På den andra axeln visas osäkerheten i ekonomisk värdering. I mitten finns icke marknadsprissatta förändringar och längst till höger indirekta följd-effekter som är ännu svårare att sätta ett ekonomiskt värde på.

Vad som är viktigt här är att de amerikanska och europeiska tidiga värderingarna höll sig uppe i det vänstra hörnet och tittade på de effekterna. När man i dag talar om klimathotet och att det är ett hot mot mänskligheten, kanske

det största hotet, tänker man däremot på de effekter som finns i det diametralt motsatta hörnet, längst ned till höger. Där står: ”Regionala kollapser”, ”Väpnade konflikter”, ”Delar av jorden blir obebodliga”. I värsta fall blir det till och med ett skenande klimat genom de förstärkningsmekanismer som kan börja träda in en efter en, om vi överskrider tvågradersmålet.

Det är egentligen de saker vi ser längst ned till höger på bilden som är klimatproblematiken. Om man vill värdera och sätta ett pris på klimatförändringarna måste man få med dem. Det fick man inte i början. Stern hade med en del sådana risker för katastrofer, men långt ifrån alla.

Man har ett antal etiska val när man gör värderingarna, som flera av talarna redan har varit inne på. Stern valde en låg diskonteringsränta. Han fick mycket kritik för det, men det var kanske det mest revolutionerande med hans värdering.

En annan sak är hur man värderar liv i fattiga länder. Det gängse sättet är att titta på deras inkomst, men det blir inte riktigt rättvist om man har en etisk syn på det hela. Man bör använda samma måttstock som vi använder på oss själva. Det gjorde Stern när han kom fram till sin övre värdering, 240 öre per kilo koldioxid.

Ett år senare ville Thomas Sterner och Martin Persson i Göteborg titta på hur värderingar kan påverkas om man använder framtida priser. Det kommer att bli ont om en del naturresurser om klimatförändringarna får fortgå. Priserna på mark kommer att stiga. Det kommer förmodligen att bli ont om mat och vatten i stora delar av världen. Om man tar hänsyn till och justerar beräkningarna utifrån detta, vilket man rimligen bör göra, kommer man fram till helt andra nivåer.

När det gäller att ta med riskerna för mer allvarliga effekter gjorde Stern detta lite grann, men det finns en amerikansk ekonom som har gått mycket längre och som har hittat en modell för att göra det: Martin Weitzman. Han presenterade en beräkning 2009 och kom fram till samma resultat som Stern, men av en helt annan orsak. Weitzman ville fortfarande ha en hög diskonteringsränta, men han ville ha med riskerna för verkligt allvarliga katastrofer.

Om man gör alla dessa justeringar och, som Ackerman gjorde 2011, tar hänsyn till samtliga utvecklingsfaser av beräkningarna kommer man naturligtvis mycket högre. Om man har en låg diskonteringsränta, om man försöker få med framtida beräknade priser och om man har med så mycket effekter man någonsin kan – effekter man kan säga någonting om i dag, riskvärdering och så vidare – kommer man fram till skadestånd på upp till 5–9 kronor, enligt Ackerman.

Stern kom med en ny studie 2013, där han helt faller in i Ackermans resonemang. Flera har tillkommit på slutet som går helt på samma linje. Sedan finns det andra faktorer som man också bör ta med och som höjer värdena ytterligare, till exempel riskaversion. En del hävdar att man borde lägga på en riskpremie.

Detta betyder att forskning som beaktar hela klimatproblemet och dess långa tidsperspektiv – det handlar om generationer och sekler – och som inte

nedgraderar riskerna, som kanske inte kommer om 100 år utan om 200 eller 300 år, kommer fram till 5 kronor. Detta kan jämföras med andra parametrar vi har som enligt teorin, kapitel 1 i läroboken i miljöekonomi, egentligen ska vara desamma som skadekostnaden. De ligger betydligt lägre. Kalkylvärdet i Sverige ligger lägre, och kalkylvärdet i USA är 20 eller möjligen 30 öre. Koldioxidskatten är 1,08.

Jag säger *inte* att man ska höja koldioxidskatten till de nivåerna eller höja kalkylvärdet. Då går vi långt ifrån mainstream i övriga världen. Vi måste titta på hur omvärlden gör. Men det jag vill säga med detta är att det dels är oerhört svårt att sätta ett kalkylvärde via skadekostnader på klimatförändringarna, dels att man, om kalkylvärdena eller skatten ska förändras, knappast ska ändra dem nedåt utan snarare uppåt.

Jag vet att många försöker argumentera att vetenskapen visar att kalkylvärdet ska vara lägre och att koldioxidskatten inte ska vara så hög som i Sverige, men jag hävdar att de har fel. Den senaste vetenskapen, där man verkligen tar klimatproblematiken på allvar, kommer fram till helt andra, mycket högre belopp.

Föregående talare har redan varit inne på att vi i stället för att använda skadekostnader har andra metoder för att få ett kalkylvärde som ASEK sedan använder. Om vi har ett kalkylvärde på 1,45 eller 3,50 i känslighetsanalyserna räcker det för att styra mot hållbarhet. Vi har redan hört ett antal aspekter på detta. Klimatkostnaderna diskonteras bort i modellerna, som Claes Norgren var inne på.

En sak som inte är med i modellerna är att satsningar på väg leder till ökad trafik på lång sikt. Den kortsiktiga genererade eller inducerade trafiken finns med i modellerna men inte den långsiktiga, som jag tror har väldigt stor betydelse. Man kan under decennier, genom stora satsningar på vägtrafik, bygga in sig i ett bilsamhälle som är svårt att ta sig ur.

Många investeringar har naturligtvis väldigt liten påverkan på trafikmängden och utsläppen. Då ska något klimatvärde inte synas i kalkylerna. Men ofta utreds inte det bästa alternativet inför en stor investering – det finns inte med. Då får man även av det skälet en underskattning av den egentliga klimatkostnaden.

Vad bör man då göra för att få in klimatet i infrastrukturplaneringen? På Naturvårdsverket är vi väldigt mycket inne på att i ökad grad använda målstyrning mot hållbarhet. Klimatmålen måste vägas upp och komma in i besluten på ett helt annat sätt än i dag.

CBA-analyser behövs också, men man måste hela tiden ha i bakhuvudet att de inte svarar på alla frågor. I praktiken fungerar det heller inte så i dag, utan man tittar mycket bredare än bara på nettonuvärdeskvoten.

Den sista frågan är: Bör klimatet ligga utanför CBA? Svaret ges lite grann av den bild som nu visas på skärmen. Ekonomiska kalkyler klarar egentligen inte riktigt av att hantera ett så långsiktigt, svårt och stort problem som klimatproblemet på ett bra sätt.

Ordföranden: Vi får olika slags underlag för våra kommande beslut i riksdagen.

Karolina Boholm, Näringslivets Transportråd: Dagens tema är hållbarhet och samhällsekonomiska kalkylmodeller. Det är mina två favoritämnen, så jag tycker att det är väldigt roligt att vara här. Kalkylerna anspelar till min matematiska civilingenjörssida, och hållbarhet var grunden för mitt miljöengagemang i Fältbiologerna, som tog avstamp i Riokonferensen.

Jag jobbar med transportfrågor på Skogsindustrierna, men jag är här i dag i egenskap av styrelseledamot i Näringslivets Transportråd. Det är en organisation för alla transportköpare i Sverige, det vill säga ägarna av de varor och gods som rullar runt i Sverige.

Jag hade en titel för detta anförande, men som ni ser på skärmen skrev jag in någonting annat: "Stämmer myndigheternas kalkyler med industrins verklighet?" Svaret är nej. Man kan, lite roligt, säga att vi inte uppfattar kalkylerna som nästan rätt utan som helt fel. Järnvägsgruppen på KTH har gjort en studie om detta som visade att det var kanske en tiopotens fel – alltså inte ens i närheten.

Jag vill börja med den bild som nu visas på skärmen. Ämnet för dagen är ju hållbarhet, så det är säkert flera av er som reagerar på röken vi ser, men jag kan berätta att det är vattenånga. Det vi ser är Iggesunds kartongfabrik. De har en stor tillverkning, precis som många andra industrier i Sverige. Transporter är huvudförutsättningen för att de ska kunna ha en produktion och sälja till världsmarknaden, som vi ju gör till stor del i Sverige eftersom vi är ett exportberoende land. Vi har också mycket import. Många av varorna är insatsvaror till produktionen.

Det finns ingen som transporterar något för att det är kul, utan alla transporterar för att det är något slags nyttighet och något vi behöver. Det är helt enkelt en förutsättning för vårt välbefinnande och för intäkterna till statskassan, så att vi kan göra alla andra saker vi tycker är viktiga. Det som är viktigt för en transportköpare är att man tänker på hela transporten, från punkt A till punkt B.

Oftast behövs inte bara ett slags transportslag utan en kombination av många olika slags transportslag. Det saknas lite flygplan på bilden, för det sker en hel del godstransporter via flyg också, även om det inte är så mycket mängdmässigt utan mer värdemässigt. Det vi ser är att hela kedjan med alla transportslag behövs och att de kompletterar varandra.

Hållbarhet och värden – miljöproblemen är viktiga när det gäller planeten, men vår ekonomi är väldigt internationell. De företag som är verksamma i Sverige har inte bara Sverige som marknad. Nästan 80 procent av skogsindustrins produktion går på export. Därför är det också en global ekonomi. Det ska hänga ihop. Man har större och större produktionsenheter. Det betyder att logistiken mellan anläggningarna i världen måste fungera bättre och hänga

ihop. Man gör alltmer specialiserade och förädlade produkter, vilket är grunden för den ekonomiska utveckling vi har.

Men de samhällsekonomiska kalkylerna har till stor del sin utgångspunkt bara i Sverige. Om man tar till exempel järnvägstransporter från Sverige ned till Europa stannar nyttan vid gränsen till Danmark. Men för företagen fortsätter ju nyttan hela vägen fram till destinationen, kanske i Tyskland, Spanien eller liknande. Det är en brist vi ser.

Eftersom de flesta stora industrier konkurrerar på en världsmarknad finns konkurrenterna ofta i andra länder. Om vi inte skapar bra och goda förutsättningar i Sverige betyder det inte att företag slås ut och att ett nytt blommar upp i Sverige, utan det blommar upp hos en ny konkurrent, kanske i Finland eller Brasilien. Det är vår verklighet. Det gäller att inte bara tänka miljö i ett större perspektiv utan också tänka ekonomi i ett större perspektiv.

Eftersom miljöfrågor har varit väldigt centrala i mitt liv har jag funderat mycket på om transporter kan vara hållbara. Karin Svensson Smith inledde med att man måste tänka på alla aspekterna och att de ska vara lika viktiga. Jag tycker nog att problemet när vi talar om transporter och hållbarhet är att vi stirrar oss lite blinda på miljöaspekten hela tiden. Jag menar inte att den är oviktig, men vi glömmer bort att transporternas ekonomiska och sociala aspekter är gigantiska.

Vi vill alla kunna röra oss och resa och träffa våra släktingar eller vänner. Det är en viktig social aspekt som hänger ihop med ekonomi och företagets möjligheter att kunna ge välbefinnande till Sverige – den ekonomiska aspekten. När vi pratar om hållbarhet får vi absolut inte glömma den, utan vi måste se till alltihop.

Rapporten var väldigt bra läsning, men vi saknar något slags definition av vad hållbara transporter är. Jag tänker därför ge er en som jag hoppas att ni ska använda. Social hållbarhet för transporter är helt enkelt arbetsmiljö, säkerhet och regelefterlevnad och att man jobbar med ansvarskultur, trafiksäkerhet och utbildningar om attityder och sådant, så att folk agerar säkert och riktigt.

Vad gäller ekonomisk hållbarhet måste man tänka långsiktigt och då tänka på stabil konkurrenskraft. Transportlösningar måste vara rationella och kostnadseffektiva. I det ingår också kvalitetsfrågor som leveranssäkerhet – att kunna nå fram med saker till kunden i tid. Det är en ganska viktig punkt, och jag tycker att vi glömmer bort den lite när vi diskuterar det transportpolitiska målet – att vi ska säkerställa en transportförsörjning i hela landet. Det kan vi inte göra om vi inte har god leveranssäkerhet och redundans i systemet. Det är effekter som till exempel inte alltid är med i de samhällsekonomiska kalkylerna. Det är ofta när det är stopp och stillestånd som stora kostnader inträffar.

Miljömässig hållbarhet når vi genom effektivare resursutnyttjande och minskning av utsläpp. Men man måste se detta i ett helhetsperspektiv, och därför är ett ökat transportarbete bra och positivt för miljön. Jag kommer tillbaka till bilden jag visade. Produktion i Sverige har oftast lägst utsläpp i hela världen. Svensk stålindustri har lägst utsläpp av all stålindustri i hela världen.

Svensk pappersindustri har lägst utsläpp av all pappersproduktion i hela världen.

Ur ett globalt perspektiv är det alltså bra att vi tillverkar så många som möjligt av de här produkterna i Sverige och därmed transporterar så många av dem som möjligt ut i världen. Då gör vi större utsläppsreduktioner i världen. Att då försöka landa i något slags diskussion om att vi måste begränsa transporterna i Sverige tycker jag är att ha fel utgångspunkt, för man ska tänka precis tvärtom.

Vi har jobbat ganska länge med samhällsekonomiska kalkyler eftersom vi ser att det är stora brister för godstrafiken. Vi har låtit VTI ta fram en studie om detta. Jag hade tänkt ta med den i dag, men alla exemplar hade tyvärr tagit slut – det var strykande åtgång. Jag kan skicka den till er sedan, om ni inte redan har sett den. I studien konstateras att det finns en hel del brister för godset och att alla nyttor som är viktiga för godset inte riktigt inkluderas.

Vi talar om cost-benefit-analys. Det känns som att vi är väldigt mycket fokuserade på cost och inte så mycket på benefit. Transporter ger en massa nyttor som vi måste försöka lyfta fram på olika sätt. Det finns kanske andra saker som också är viktiga men som inte är specifika transportfrågor.

Man kan se det så här: Om man *inte* har fungerande transporter till ett företag har människor inte något jobb att gå till. Det är inte alls med i analysen. Ni tycker kanske att det låter lite långtgående, men det finns sådana exempel.

Jag bad Trafikverket att ta fram ett exempel åt mig. Det är kanske inte så strukturerat. I Rosersbergs logistikcentrum precis vid Arlanda skulle man bygga en avfartsväg från E4 till logistikcentrumet. Avfarten var inte lönsam att bygga, men man behövde den – annars föll hela idén med centrumet. Då kom man på att om man lade till de personer som pendlar till jobbet på logistikcentrumet kanske det skulle bli lönsamt. Och vips, så blev det.

För mig är detta ett slags bevis på att om inte persontrafiken är med går det aldrig att få någon nytta för en godsinvestering. För mig är detta bakvänt, för det är precis tvärtom. Vi har bra, välfungerande företag som bygger Sverige, och då måste det kunna synas i kalkylerna. Det gör det inte.

När vi pratar om kalkylerna blir det ofta väldigt mycket järnväg, för det är där bristerna syns mest. Näringslivet har ett stort behov av järnvägar och vill transportera ännu mer på järnväg. Därför pratar vi mest om det. Men om man som varuägare har behov av en viss järnvägssträcka går det nästan inte att få till den om det inte också åker persontrafik där.

Ett tåg med gods motsvarar ungefär 55 lastbilar. Klimatnyttan för att vi flyttar över mer gods till järnväg är alltså enorm. Men eftersom inte hela nyttan för godset syns landar detta aldrig i en riktigt lönsam investering. Det menar vi är helt fel.

En annan viktig sak för en transportköpare är tomma vagnar. Vi pratar väldigt mycket om att tågen ska gå i tid, men för en varuägare är det rätt poänglöst. Om vagnarna står kvar men tåget går i tid har ju inte vagnarna kommit fram i tid. Men så är det ingen som tänker eller resonerar. Ingen kollar upp det i statistiken.

Om vagnarna inte har något gods är de inte värda någonting i den samhälls-ekonomiska kalkylen, för det finns ju ingenting på dem. Men för en varuägare är egentligen tomvagnarna mer värdefulla än vagnarna med gods på. Varför då? Jo, för att en industrianläggning behöver få tomma vagnar så att man kan fylla dem med gods. När man väl har fyllt dem kan de stå och vänta.

Men om vagnarna inte kommer in i tid blir det jättestora problem i produktionen. Var ska man göra av allt gods som kommer ut? Det är inte så att man har gigantiska lagerytor där man bara kan ställa allting, utan man behöver tomvagnarna. Eftersom dessa har noll värde prioriteras de inte när det till exempel är förseningar och det handlar om vilka vagnar som ska komma fram först i tid.

Den bild vi nu ser på skärmen har jag visat förut – jag tror att ni känner igen den. Näringslivets tre prioriterade frågor för transporter över huvud taget men kanske för järnväg i synnerhet är tillförlitlighet. När man beställer en vara ska man kunna lita på att den kommer fram i tid, inte så snabbt som möjligt utan bara den ungefärliga tid man har bestämt att den ska komma fram. Det kan vara långsamt också.

Detta har med frågor om redundans, sårbarhet och riskhantering att göra och är något som alla företag sysslar med varje dag.

När man läser VTI-studien får man uppfattningen att Trafikverket planerar, investerar och underhåller för normalfallet, det vill säga när allting tuffar och går. Men det är när vi har de stora avbrotten, vilket vi har lite oftare nuförtiden när det snöar, blir urspårningar och liknande, som de stora kostnaderna uppkommer – som om vi hade haft elavbrott i två veckor eller så – därför att då funkar inte systemet. Det måste finnas alternativa vägar, annars kan vi inte uppnå det transportpolitiska målet. Vi kan inte tillse en god fungerande infrastruktur hela tiden.

Bland alla åtgärder som man vill genomföra finns tre prioriterade sträckningar. De finns delvis med i den nationella planen, men inte någon av dem till hundra procent. Vi tycker att det är väldigt konstigt om näringslivet och godset är en prioriterad fråga.

Sveriges viktigaste godsstråk går i princip från Gävle via Hallsberg och Mjölby mot Skåne och över till Danmark. Lastbilstrafiken på den sträckan har ökat väldigt mycket, men järnvägen ingenting. Sedan 1997 har vi efterfrågat sträckan Hallsberg–Mjölby så att vi ska kunna transportera mer på järnväg på denna sträcka. Men den är fortfarande inte byggd och kommer inte heller att vara till hundra procent byggd under nuvarande planperiod. Om man verkligen vill få till mer järnvägstrafik och få över de 55 lastbilarna till järnväg måste man fokusera mer på att få upp nyttogodset.

Jag tycker att McKinseys vinterutredning för 2009–2010 är bra, för den visar samhällskostnaden för gods kontra persontrafik. Samhällskostnaden för persontrafiken var ungefär 78 procent men antalet förseningstimmar 27, medan godset hade en samhällskostnad på bara sju procent men 73 förseningstimmar. Det här är för mig det tydligaste beviset på att det är lite skevt i nyttorna mellan person och gods. Det är inte så att jag vill ställa person och gods

mot varandra, men jag tror att vi helt enkelt inte ser det totala värdet av järnväg och infrastruktur. Om man inte får upp nyttorna för gods tror vi att det blir mindre lönsamt totalt sett.

Min slutsats: Transporter är hållbara och kan bli ännu mer hållbara om de jobbar ännu mer med att minska utsläppen. De bidrar till handel, välstånd och rörlighet, och de sänker utsläppen totalt sett i världen.

Dagens kalkyler är felaktiga. Godset blir systematiskt undervärderat. Vi gör inte kalkylerna på ett heltäckande sätt, och det menar jag leder till att vi investerar i fel åtgärder.

De verkliga nyttorna syns inte. Vi måste ha en infrastrukturplanering som även innefattar riskhantering så att systemet inte blir sårbart utan man kan lita på att det fungerar, att det finns alternativa vägar om det blir en urspårning eller en kris, för det osannolika händer, att en båt kör på Essingebron eller vad det nu kan vara.

Vi måste helt enkelt jobba mer med redundans, för det viktigaste för en transportköpare är tillförlitligheten, att veta att ens varor kommer fram i tid. Om man lovar en kund att man ska kunna leverera ska man också kunna göra det. Annars tappar man kunden på sikt, och då blir det minskade intäkter för Sverige.

Anders Ljungberg, Trafikanalys: Tack så mycket för att vi har blivit inbjudna! Jag är sist i ordningen, och det känns egentligen ganska bra för mycket av det som jag hade tänkt berätta är redan sagt. Nu slipper jag förklara så mycket detaljer om olika begrepp och annat.

Ni vet säkert vad Trafikanalys är. Vi håller på med en massa olika saker, bland annat en hel del statistik. Men kopplat till det som jag ska berätta om i dag följer vi Trafikverkets modellarbeten för samhällsekonomiska analyser. Vi granskar också Trafikverkets nationella plan för transportsystemet inför beslut av regeringen och även de årliga förslagen till byggstarter. Det ingår i vårt uppdrag.

Vi jobbar också med något som har stark koppling till det som Peo och andra har nämnt. Vi sammanställer och analyserar transportsektorns samhällsekonomiska kostnader och sätter dem i relation till skatter och avgifter. Detta med prissättning är något som hänger ihop med cost-benefit-analys.

Jag tänker nu ge er lite bakgrund och sedan kommentera Trafikverkets modellarbete och ASEK, Arbetsgruppen för samhällsekonomisk kalkylmodell och värdering. Avslutningsvis ska jag visa en bild med ett möjligtvis lite bredare perspektiv. Bli inte rädda nu om ni tycker att det är många bilder. Det är bara en bild på slutet om det sista perspektivet.

När det gäller det som jag fick mig tilldelat att berätta om kan man ställa sig frågan om det verkligen ligger i Trafikverkets uppdrag att uppnå hållbar tillväxt genom de samhällsekonomiska analyserna. Man kan ställa sig frågan om det är möjligt att bara hantera det här i de samhällsekonomiska analyserna

eller om det är eftersträvansvärt att bygga in det. Om det vore möjligt skulle det bli väldigt komplext.

Som Jonas Eliasson började med att nämna är de totala systemeffekterna det som Trafikverket totalt sett ska sträva efter vid val av åtgärder i en plan. Det är de som är viktiga för att nå samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Det är det som det ska strävas efter av Trafikverket, men det finns andra som påverkar vad som ska hamna i planen. I slutändan är det faktiskt regeringen som fattar beslut om planen, och det sker vissa korrigeringar inför det.

Jag måste poängtera att vi på Trafikanalys menar att Trafikverkets samhällsekonomiska analyser, som bygger på de vetenskapligt framtagna metoderna och kalkylvärdena, säger en hel del om åtgärderna i sig. Det är vår ståndpunkt. Men bara för att man har gjort en analys av dem är det ingenting som säger att det är de bästa åtgärderna, även om de skulle visa att det är en samhällsekonomiskt lönsam analys. Det beror nämligen på vad man har valt för objekt att analysera och hur man har valt dem.

Den stora frågan är egentligen: Hur fungerar det som man kallar åtgärdsvalsstudier? Peo Nordlöf nämnde inledningsvis att man börjar generera åtgärder i åtgärdsvalsstudier. Då är det viktigt att se till att inte bara få fram bra åtgärder för ett mål som man vill uppnå eller för att lösa ett problem, utan det är också viktigt att få fram många förslag på åtgärder för att kunna ha någonting att välja mellan. Nu har jag inget svar på det här, men fokus skulle kunna vara på långsiktig hållbarhet eller något annat större mål som man vill sträva mot.

Vår granskning av den senaste planen kom i oktober 2013. I planen kan man tyvärr inte se vilka objekt som är bortvalda. Det framgår inte. Då kan vi inte, vilket vi gärna hade velat göra, analysera vare sig om de valda objekten är de mest effektiva eller om det är objekt som går mot långsiktig hållbarhet. Den möjligheten finns inte.

Jag vill också nämna i sammanhanget att man hade väldigt bråttom med att ta fram planen, så det är inte konstigt att man fick fram en massa olika objekt på så pass kort tid. Tyvärr gjorde man inte samlade effektbedömningar av alla objekt när planen lades fram, men det kom fram samlade effektbedömningar därefter.

Ytterligare en sak som är viktig att nämna, och som också har nämnts här tidigare, är att varje planeringsomgång föregås av ett direktiv som säger vad det är för mål man ska ha och vad det ska bygga på. Samhällsekonomisk effektivitet är ju bara en aspekt som man ibland lyfter fram som mer och ibland mindre viktig i olika åtgärdsplaneringar.

Som också nämnts av Jonas Eliasson inledningsvis spelar de samhällsekonomiska analyserna mindre roll i den plan som läggs fram. I den förrförra planen, som Jonas visade bilder på, kunde man se att de spelade viss roll, men man har inte sett det i tidigare planer. Frågan är om man kan se det i den senaste planen.

Direktivet är en viktig bit. Men glöm inte det jag sa tidigare, att de samhällsekonomiska analyserna faktiskt säger ganska mycket, menar vi, för varje objekt i sig. De är jämförbara och gjorda med samma metoder som är väl utvecklade.

Jag går nu över till några kommentarer om Trafikverkets modellarbete. Trafikverket har en väldigt hög ambitionsnivå, vilket är jättebra. Man bygger på vetenskap och beprövad metodik, och det går framåt.

I vårt följandearbete kan vi konstatera vissa saker. Man har en hög ambition och budgeterar mycket resurser för att utveckla modellerna och metoderna och även för att förvalta systemet. Förvaltningen av det här systemet är också väldigt viktig. Men när året har gått har man inte hunnit genomföra de höga ambitioner som man har haft. Det beror inte på att man förslösar resurserna på något annat, definitivt inte, utan det beror på att man får gå in och göra en massa analyser som man egentligen inte hade kunnat förutse året innan.

Det är ytterligare en aspekt som vi har sett i följandearbetet. Trafikverket har en utvecklingsplan som är otroligt ambitiös och gedigen. Det finns väldigt många saker som man vill genomföra och utveckla. Man har prioriterat sakerna i en viss ordning där. Vi menar att man skulle kunna prioritera dem lite mer för att kunna ha ännu mer fokus på dem. Om man hade en tydligare prioritering och kunde komma i mål med den ambitionsnivå som man hade från början skulle man komma ännu längre fram med i och för sig i dag redan väldigt bra metoder och verktyg.

Jag tänkte gå in på några enskilda detaljer, fast väldigt övergripande. Självklart måste jag då kommentera det som Karolina nämnde.

Det finns vissa brister i detta med godskalkyler och godskalkylvärden. Vi vet inte om det är några drastiska brister, men det är inte säkert att de skulle leda till några drastiska förändringar. Det pågår ett arbete hos Trafikverket. Man har initierat forskningsprojekt, och det pågår saker och ting som förhoppningsvis hinner landa så att de kan komma in i nästa ASEK-rapport, ASEK 6, som kommer om drygt ett år. Det är inte helt säkert, men det kommer nya värderingar av godstidsvärde för att hantera förseningar och den typen av frågor. Det är jätteviktigt att ha bra metoder inom alla områden, just för att få trovärdighet och jämförbarhet i beslutsunderlagen. Vi menar att det är väldigt viktigt just när det gäller näringslivets transporter, eftersom de självklart är en väsentlig del av Sveriges ekonomi.

Jag nämnde vikten av åtgärdsvalsstudier, att plocka fram rätt åtgärder. En åtgärd behöver inte bara vara en investering. Den kan också vara ett styrmedel. Vi menar i vårt följandearbete att det finns vissa enkla verktyg men att man behöver jobba fram ännu fler enkla verktyg att använda i sådana här tidiga skeden. Då kan man använda dem i åtgärdsvalsstudier för att väga nyttan mot kostnaden.

Om man tar det ett steg längre räcker det inte att man har verktyg, utan man måste också implementera dem i åtgärdsvalsstudierna för att få fram effektiva åtgärder och åtgärder som leder till långsiktig hållbarhet eller vad det nu är

man strävar efter. Man måste ha många bra åtgärder att välja i en nationell plan, som i princip läggs fram vart fjärde år.

Återigen detta med drift och underhåll, som ni känner till. Här finns det metoder och pågår ännu mer utveckling, och det är bra att det pågår utveckling. Metoder behöver fortsätta att utvecklas, för halva budgeten går faktiskt till drifts- och underhållsåtgärder.

Den samlade effektbedömningen är något som Trafikanalys tycker är väldigt bra och lovvärt. Där ges fördelningseffekter och målanalys utrymme. Det vi har sett i den senaste granskningen av byggstarter är att det finns mer utrymme. Den borde fyllas lite mer, för då kan man se lite mer av de andra dimensionerna av hållbarhet.

Vi har hört om värderingen av koldioxid till drygt 1 krona. Den har ökat med tiden. Det anser Trafikanalys verkar vara rimligt och bra, för det är ett sätt att få in klimataspekten. Sverige ligger i ett internationellt perspektiv högt i den här värderingen. Vi hoppas att Trafikverket inte backar på detta.

Peo Nordlöf nämnde också en kommande alternativtrafikprognos som är marginalkostnadsbaserad. Vi tycker att det är lovvärt och bra att man jobbar med detta, för då kan man jämföra med befintlig prognos att använda som en känslighetsanalys.

Samhällsekonomiska analyser i en stad är mer komplicerade att göra. Det handlar inte om byggande av en motorväg genom en stad. Man behöver förtydliga ännu mer att det finns en viss skillnad där. Somliga objekt är det ganska lätt att räkna på, andra är det mindre enkelt att räkna på. Det beror inte på att de som gör analyserna inte känner till det här, utan det handlar om att vara pedagogisk och förklara för dem som ska använda analyserna att det faktiskt förhåller sig på det sättet.

Det finns ett begrepp som heter skönhet, trevnad och trygghet. Det fångas delvis i en samhällsekonomisk analys. Det kan handla om buller, miljöeffekter, emissioner och den typen av effekter. Men om vi tänker oss en stad är det mer innerstaden där människor bor och verkar. En bilfri stad är faktiskt något helt annat än en stad där du har mycket bilar. Det fångas på totalen i den långsiktiga inriktningen som slås fast att planeringsramarna är viktiga.

Då kan man fråga sig om det här är en metodik för att kunna hantera det som Trafikverket ska utveckla. När det gäller detta med stadsplanering för en god miljö är frågan hur man definierar god miljö. Stadsplaneringen är viktig. Men Trafikverket kanske inte ska gå in och utveckla metoder för den typen av saker, för de finns ju redan. Det handlar om att det ska vara baserat på metod, modeller och verktyg där man värderar resurser och beaktar människors värderingar.

Här kommer min sista bild. Vi har varit inne på mycket av det här, men jag ska bredda perspektivet lite. Handlar hållbar tillväxt – observera att jag säger hållbar tillväxt för att få in näringslivsperspektivet – om stadsplanering i kombination med kollektivtrafikförsörjning i städer och tätorter och därtill marginalkostnadsprissättning? Marginalkostnadsprissättning kan handla om att externa effekter måste internaliseras i priset för varje transport. När det gäller

kollektivtrafik får man inte glömma de positiva effekter som finns där. Tittar man bara på staden skulle det kanske dessutom gå ihop i ett finansiellt perspektiv. I viss utsträckning jobbar man på det sättet med hållbar stadsplanering och kollektivtrafikförsörjning. Det handlar alltså inte bara om en samhälls-ekonomisk analys, utan det handlar också lite om planering.

Ordföranden: Det är nu dags för frågestund. Det är bara ledamöter i trafikutskottet som får ställa frågor, men frågorna får ställas såväl till inledningstalen som till andra namngivna och anmälda gäster.

Jasenko Omanovic (S): Jag tackar för en mycket bra genomgång. Hållbara transporter och en hållbar infrastruktur förutsätter att vi skapar möjligheter för utvecklingen, för vår egen utveckling där vi tillgodoser våra behov men även kommande generationers behov. Detta är mycket intressant utifrån samhällsanalysen.

En del kritiker, som vi inte fick höra så mycket från i dag, säger att vi inte vet någonting om kommande generationers behov och vad de kommer att göra.

I dag är vår målsättning att bekämpa koldioxidutsläppen och inte transporterna så att säga. Men hur kommande generationer kommer att göra vet vi inte. Vi vet inte om vi kommer att ha till exempel hög- och låghastighetscykelbanor eller om vi kommer att ha bilar som är nästan självförsörjande när det gäller energi. Det är omöjligt för oss att i dag säga hur det blir.

Har de kritiska rösterna någon substans i det som de säger?

Min fråga går till KTH:s båda representanter.

Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan: Inom transportsektorn har vi faktiskt sådan tur att det verkar som om folks preferenser är förhållandevis stabila över tiden när det gäller hur man väljer mellan korta restider, låga kostnader, bekvämlighet, turtäthet, alltså allt det som är de basala komponenterna i en resa. De är förvånansvärt stabila. Det är ärligt talat ganska lätt att göra trafikprognoser om man jämför med många andra typer av marknadsundersökningar där folk har mycket mer volatila preferenser. Vi har alltså ganska mycket tur.

Däremot måste man se till att planera och investera på ett sådant sätt att det är robust inför även marginella preferensförskjutningar, eftersom sådana sker, och det kan även gälla arbetsmarknadsförändringar.

Jag ska passa på att säga en sak. Vi har talat väldigt mycket om investeringar i dag. Elefanten i rummet här är att om vi talar om hållbarhetsmål är investeringarna det lilla. Deras klimatpåverkan till exempel är förhållandevis liten jämfört med alla andra typer av styrmedel, alltså prissättning, teknikutveckling, teknikimplementering och så vidare. Det borde vi tala mer om.

Göran Finnveden, Kungliga Tekniska högskolan: Frågan var om det fanns fog för kritiken i fråga om samhällsekonomiska analyser. Ja, det finns en hel del kritik som är rimlig. Jag pekade exempelvis på bristen på långsiktig hållbarhet och att man inte fångar de långsiktiga preferenserna. Jag tror att det exempel som jag gav stämmer väldigt dåligt med de flesta människors preferenser. Det finns alltså grund för det.

Samtidigt finns det naturligtvis också mycket bra aspekter kring samhällsekonomiska analyser. Vi bör alltså använda dem för det som de är bra på.

Folks kommande behov vet vi inte så mycket om. Men vi vet ändå mycket. Ett fungerande klimatsystem är antagligen någonting som vi kommer att behöva i framtiden också och även fungerande matförsörjning, fungerande dricksvatten och så vidare. Det är saker som ingår i hållbarhetskonceptet, och det kommer vi att behöva i framtiden också.

Edward Riedl (M): Mina två frågor går till Karolina Boholm. Det var intressanta perspektiv som vi fick höra från KTH. Samtidigt har flera varit inne på att ingen modell blir bättre än det som man stoppar in i modellen. Och det som man inte stoppar in i modellen påverkar också.

Karolina Boholm talar om att godstrafiken inte prissätts på ett bra sätt i de samhällsekonomiska modeller eller samhällsekonomiska kalkyler som vi använder i dag. Du tog upp att högre koldioxidskatter i Sverige teoretiskt sett skulle kunna leda till sämre global miljö utifrån att svenska industrier, som är de renaste i världen, slås ut om transportkostnaderna blir för höga.

Då är min fundering följande: Kan man dra den liknelsen än längre i dessa modeller? När vi ska bygga infrastruktur kan det då vara på det sättet att om vi prissätter koldioxidutsläppen alltför högt i Sverige blir infrastruktur som är bra för industrin aldrig byggd i Sverige, med sämre konsekvenser för klimatet långsiktigt?

Jag har en liten följdfråga. Hur skulle du vilja att vi rent praktiskt uppvärderade godstrafiken i dessa samhällsekonomiska kalkyler?

Karolina Boholm, Näringslivets Transportråd: Jag försökte beskriva att man ska se miljö och hållbarhet ur ett livscykelperspektiv. Det innebär att vi inte ska stirra oss blinda bara på Sverige och begränsa transporter i Sverige. Om man tittar på utsläppen i Sverige kommer en stor andel av dem från transporter eftersom vi har effektiviserat så mycket annat. Men det är också just därför som våra produkter är så mycket bättre än andra länders. Man måste alltså se på helhetsperspektivet.

Vi är inte emot att man ska prissätta trafikens marginalkostnader. Man ska prissätta trafiken enligt dess marginalkostnader. Dock ska man inte överprissätta trafiken. Det blir en konstig styrning.

När det gäller infrastrukturen och hur man gör med detta försökte jag betona att man missar en massa nyttor. Godset blir systematiskt undervärderat därför att vi missar en massa nyttor. Vi stirrar oss ibland lite blinda bara på

kostnaderna. Men dessa transporter, industriproduktionen och handeln bidrar ju till någonting. Det måste komma fram. Då skulle vi se att nyttan med infrastrukturåtgärden är större. Det är det som jag tror att vi missar väldigt mycket.

KTH:s järnvägsgrupp har gjort en studie på SSAB:s transporter. Då har man kommit fram till att när det gäller den samhällsekonomiska nyttan är det en tiopotens fel, alltså att man ser att nyttan är ett men den borde vara tio. Det finns alltså en stor diskrepans mellan vad som kommer fram i kalkylen och vad som är den totala nyttan.

Mitt svar är alltså: Begränsa inte transportererna och rörligheten. Men jobba med att minska utsläppen från transportererna.

Ordföranden: Jag tänkte ställa en fråga från Miljöpartiet till i första hand Gunnel Bångman från Trafikverket. Tidigare har det hävdats när det gäller koldioxid att det finns ganska stor osäkerhet om vilka kostnader som klimatförändringarna ger upphov till. Det kanske man hade fog för tidigare, men nu finns det rätt så mycket vetenskap kring vad det kostar. Exempelvis gav två timmars regn i Köpenhamn kostnader som motsvarade 6 miljarder danska kronor. Vi vet också att transporterernas andel av klimatpåverkan är ganska stor. Den är faktiskt 40 procent om man räknar med flyg och sjöfart i modellen.

Jag undrar om ASEK-gruppen har några planer på att uppdatera kostnaderna utifrån de faktiska kostnaderna för klimatförändringarna?

Gunnel Bångman, Trafikverket: Vissa planer har vi, men kanske inte så konkreta att vi kan uppdatera kostnaderna. Vi ska göra en större revidering av ASEK-värdena inför 2016, eftersom vi ska byta prisnivåer. Då kan det i och för sig vara naturligt att vi tar en diskussion om vi eventuellt ska göra någonting med koldioxidvärdet. Det får vi se då.

Du talar om att vi redan nu kan se många kostnader. Exempelvis ställer extremväder till många problem. Där handlar det kanske mer om att vi ska börja göra sårbarhetskalkyler. Det har vi diskuterat och också tagit upp i en utvecklingsplan som vi har. Det gäller förseningar och liknande problem.

I dagens modeller värderar vi normala tågförseningar. Men nu har vi allvarligare störningar på grund av extremväder eller urspårningar. Detta leder till mycket större kostnader för samhället, och vi borde börja räkna på sådana saker.

Men detta finns i utvecklingsplanen, och vi får vänta och se om några forskare nappar på det eftersom vi är beroende av att få vetenskapligt underlag för att kunna räkna. Men vi är inne på detta spår och jobbar vidare med det.

Anders Åkesson (C): Jag ställer mina två frågor till Jonas Eliasson.

Det har framskyttat i flera inlägg här att det nästan är en förutsättning att ett ökat transportarbete och ökade volymer är oförenligt med ett hållbarhetsmål. Min fråga är om det verkligen är så. Det förutsätter på något sätt att det

inte skulle finnas någon teknisk utveckling eller någon social organisationsförmåga och så vidare som skulle kunna möta detta.

Jag tror att det är väldigt viktigt att få detta klarlagt. Är det en sanning som finns att det inte går att förena ett transportarbete med ett klimatåtagande måste vi vända upp och ned på väldigt mycket.

Jag har ytterligare en fråga till Jonas Eliasson. Näringslivet har framfört ganska kraftiga synpunkter och kritik mot beräkningsmodellerna utifrån att man inte anser att godset värderas rätt i de kalkyler som vi har som grund för 500-miljardersbeslut vart fjärde år i Sveriges riksdag. Delar du den synpunkten?

Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan: Den första delen är att det är mycket svårt att veta. Jag är nästan säker på att jag och Göran Finnveden skulle svara olika på den frågan. Det beror nämligen på vilka antaganden man gör om framför allt teknisk utveckling men även om vilken typ av transportarbete vi talar om.

Vi ser nu till exempel en ökad urbanisering, och urbanisering är ett sätt att skaffa sig större tillgänglighet på ett annat sätt än att resa långt. Det visar sig att när bostadsmarknaden så tillåter föredrar folk faktiskt att skaffa sig tillgänglighet genom att ha nära till saker, nämligen att bo i städer, i stället för att behöva pendla och resa långt till service och så vidare. Större tillgänglighet behöver alltså inte stå i strid mot detta.

När det gäller huruvida man med teknisk utveckling kan kompensera för hela transportarbetsökningen kan man sannolikt inte kompensera för hela. Men hur mycket ökning eller hur mycket minskning vi måste ta är svårt att veta, eftersom vi inte vet hur tekniken kommer att se ut om 40–50 år.

Jag ska säga en sak som spelar roll i detta sammanhang. Vi har talat om koldioxidvärderingar, och det har bäring på detta. Nu har vi talat om två olika saker, och jag tror att vi måste hålla isär dem. Det ena gäller skadekostnaden för koldioxidutsläpp, alltså hur mycket skada som koldioxidutsläppen orsakar om vi fortsätter att släppa ut så här pass mycket. Dessa skador kan vara oerhört stora. Säkert 5, 7 eller 9 kronor som Mats Björnsell från Naturvårdsverket tidigare talade om.

Det relevanta när man tittar på en enskild åtgärd är skuggpriset, alltså undvikandekostnaden. Hur mycket skulle det kosta i samhällsekonomiska termer för att kompensera eventuella utsläpp? Undvikandekostnaderna ligger mycket lägre. På global nivå talar man ibland om att det kanske finns undvikandekostnader i stil med 40 öre per kilo. I transportsektorn i Sverige är de förmodligen lite högre, kanske någon krona per kilo. Det som man har i ASEK-värdena är undvikandekostnaderna. Så länge de är lägre än skadekostnaderna är det bra att undvika skadan, enkelt uttryckt.

Nu går jag över till den andra frågan. När det gäller näringslivet har Karolina Boholm definitivt en poäng i att det kanske inte finns stora, men i alla fall

vissa, näringslivsnyttor som hamnar utanför de samhällsekonomiska kalkylerna.

För vissa objekt – förmodligen kanske bara en handfull, men för vissa – kan det spela stor roll. Hon nämnde ett par stycken. För det övervägande flertalet av objekten spelar det inte så stor roll, tror jag. Jag tror mig också ha undersökt detta.

Frågan är: Spelar det här någon roll? Trafikverket, tjänstemännen och politikerna är väl medvetna om detta, och de viktar därför upp näringslivsnyttorna i sitt beslutsunderlag senare. De lägger liksom extra tonvikt på det. Man kan säkert tycka att de ska göra det mer, men det vi ser är snarare att problemet kan vara att det finns en väldigt låg grad av korrelation mellan vad som faktiskt skapar värden för pengarna och vad som beslutas. Snarare än att säga att det här måste in i kalkylerna kanske man alltså skulle säga att det vore bra om kalkylerna fick lite mer tyngd. Om de får det kanske vi kan börja prata om huruvida de ska vara ännu bättre eller inte.

Göran Finnheden, Kungliga Tekniska högskolan: När det gäller frågan om teknikutveckling och om det räcker kommer vi antagligen att ha en kraftig teknikutveckling, och vi kommer att behöva en kraftig teknikutveckling inom väldigt många olika områden. Det är absolut nödvändigt med en kraftig teknikutveckling för att nå ett hållbart transportsystem.

Frågan är om det kommer att räcka. I princip alla som har gjort seriösa analyser av detta – de som har tittat på vad det finns för möjligheter till teknikutveckling, vad vi har för prognoser för teknikutveckling och hur långt det kan räcka – landar i att det nog inte räcker i förhållande till de ökningarna vi ser i de trafikprognoser Trafikverket pratade om tidigare. För att nå ett hållbart transportsystem behöver vi en kraftig teknikutveckling och sannolikt minskade transportvolymerna i förhållande till de prognoser som finns.

Emma Wallrup (V): Det var en väldigt intressant genomgång av ett oerhört viktigt ämne. Transportplaneringen har ju oerhört stor betydelse för hur vi ska nå våra klimatmål. Just därför skulle jag vilja ställa en fråga till Gunnel Bångman angående de samhällsekonomiska analyser ASEK tar fram.

Det jag funderar på är nämligen att den kortsiktiga ekonomin har en tendens att ta över; det är på något sätt en naturlag att det är väldigt lätt att tänka kortsiktigt. Nu står vi inför otroligt stora utmaningar – det handlar om vår civilisations överlevnad – och då måste vi tänka om och tänka nytt. Jag känner spontant att vi då borde använda alla redskap vi har, och dessutom borde vi i våra redskap se till att det finns en motvikt till det kortsiktiga. Annars har det nämligen en tendens att ta över.

Därför är jag lite nyfiken på hur ni ser på att få in det här med koldioxid även i de samhällsekonomiska analyserna. Det är klart att man kan jobba med olika metoder som ni hänvisar till, men att också få in detta anser jag skulle

vara en större motvikt. Jag undrar hur ni ser på att ha en motvikt till det kort-siktiga tänkandet och på hur vi ska kunna kombinera hållbarhet med ekonomi. Det känns som att vi verkligen behöver redskap för att se ekonomin på rätt sätt och få den långsiktiga resurshushållning vi behöver för att få både en långsiktig civilisation och ekonomiska företag som fungerar – i dag och långsiktigt.

Gunnel Bångman, Trafikverket: Det var en lång och svår fråga, höll jag på att säga. När det gäller långsiktighet kan man ju även ha olika lång sikt.

På ett sätt kan man säga att den samhällsekonomiska analysen alltid ska vara mer långsiktig än privata ekonomiska analyser, för samhället ska ha en längre framförhållning och se saker på längre sikt. Samtidigt måste man nog inse att man inte kan påstå att den samhällsekonomiska analysen tittar på så lång sikt som klimatfrågorna kanske kräver. Då är det nog, i alla fall enligt min mening, förståndigt att kombinera den samhällsekonomiska analysen med andra metoder som ser till det riktigt långsiktiga, för att man på något sätt ska få in hela spektrumet.

När det sedan gäller att föra in hållbarhetsaspekter i den samhällsekonomiska analysen är jag lite kritisk till det förfaringssättet. Det kan nämligen också bli så att man nästan tar miljöfrågorna som gisslan. Man säger: ”Vi har en liten kompetens – vi har en liten vikt – så vi ordnar det; ni behöver inte bry er om det.” Men man vet ju inte hur mycket plats hållbarheten då får i den här modellen.

Då är den metod vi nu använder på Trafikverket bättre, alltså att vi har samhällsekonomiska analyser och dessutom utvecklar klimatkalkyler. Då blir det nämligen också lite mer öppet redovisat vad miljöhänsynen, hållbarhetskalkylen, kräver och vad den andra kalkylen säger. Sedan får beslutsfattaren göra en bedömning av hur vi ska väga sakerna mot varandra. Stoppas man in det i analysen försvinner det nämligen lite, och då kan det vara lite svårt att se. Det blir svårt att tolka resultaten, för man vet inte riktigt hur stor vikt hållbarheten har i det här.

Jag vill nog alltså hellre rekommendera att ha flera olika modeller. Det handlar om öppenhet och transparens, så att även utomstående kan se vad vi får för resultat utifrån olika perspektiv.

Lars Tysklind (FP): Man kan konstatera att vi kanske inte kan få den bästa av världar där det finns en formel med numeriska värden och det bara klingar ut vad vi ska göra, utan det kanske trots allt måste finnas lite funderingar kvar.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Anders Ljungberg, som tog upp stads- och landsbygdsperspektivet här i slutet och då införde en del parametrar för staden – det var skönhet, trevnad, trygghet och så vidare. Det slår mig att man måste kunna tänka det motsatta också, om man tänker på landsbygden i samhällsekonomiska kalkyler. Landsbygden har ju färre personer som åker omkring, men man kanske har mycket gods. Det verkar ändå som att ni är ganska eniga om att det finns en nedvärdering av godset. Hur är det då med hållbarhet

för landsbygdens utveckling och infrastruktur? Kan den någonsin komma fram i kön när man pratar om samhällsekonomiska kalkyler?

Det är en liten koppling till det Jonas Eliasson var inne på i början, när han visade vad som var samhällsnyttiga projekt. Har det gjorts någon analys där? Vad är det för bevekelsegrunder som har kommit fram, och varför har de över huvud taget kommit till stånd? Jag hoppas att ni förstår kopplingen.

Anders Ljungberg, Trafikanalys: Jag hade så ont om tid på slutet, så jag hann inte nämna det. Jag nämnde bara stad och stadsplanering samt marginalkostnadsprissättning av kollektivtrafikförsörjning.

Man kan se det som att varje trafikslag har sin nisch, så att säga. På landsbygden behövs bilar, och det behövs lastbilar där det inte finns tåg eller räls. För de här olika färdmedlen kan man göra samhällsekonomiska analyser, och man bör göra det. Man bör fundera kring det när man gör en rangordning. Karolina nämnde också att det är viktigt med marginalkostnadsprissättning för samhällsekonomisk effektivitet.

Det jag inte nämnde var att det är viktigt att fundera på värderingen av eller kostnaden för koldioxid. Den måste ligga på rätt nivå, för det handlar inte bara om långsiktig miljö. Klimathållbarhet handlar ju om långsiktig hållbarhet vad gäller tillgänglighet och sådana saker. Vi måste få även industrier att fungera. Marginalkostnadsprissättning är viktigt.

En viktig komponent för lastbilstrafik med dagens bränslen är faktiskt emissioner från koldioxid. Det påverkar marginalkostnaden. På det sättet leder alltså en internalisering av externa effekter för alla trafikslag till att man kan få ett slags långsiktig hållbarhet både i stad och på landsbygd. Med tiden bygger man bättre vägar, så då minskar de externa effekterna från slitage. Man utvecklar också fordonen så att de externa effekterna minskar. På det sättet kan man alltså styra trafiken så att det blir ännu mer effektivt, och det behöver inte betyda att det blir jättehöga kostnader. Det är den ena aspekten.

Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan: Jag kan kort säga att vi faktiskt gick igenom både de oförklarligt bortvalda projekt som såg bra ut och de oförklarligt invalda projekt som såg dåliga ut men ändå valdes in. Vi tänkte att det kanske dyker upp sådant som särskilda regionalpolitiska hänsyn eller att de som är bortvalda hade stora intrångseffekter som inte finns med i naturvärdeskvoten.

Dessvärre inte – det var faktiskt väldigt svårt att förstå varför de här projekten valdes bort. En stor skara av de allra mest lönsamma projekten var helt vanliga trafiksäkerhetsåtgärder, som två-plus-ett-vägar någonstans – spridda över landet utan någon speciell koncentration eller så. En stor mängd av de oförklarligt invalda projekten var alldeles vanliga, som någon vägförkortning här eller en bangård där. Det var alltså inte speciellt kontroversiella grejer.

Det enda som kunde förklara det här – och nu måste jag egentligen göra en ganska lång historia kort – var den politiska processen. Man kunde se att de

regioner som hade tungt politiskt inflytande hade mycket större chans att få med sina usla projekt i planen.

Ordföranden: Det är bra att vi använder klarspråk här!

Robert Halef (KD): Detta är ett intressant och lärorikt seminarium. Jag har en fråga till Karolina Boholm. Vi ser att alltför stort gods transporteras via lastbilar, och min fråga är om det är mer tillförlitligt. Är det bättre framkomlighet och lägre kostnader som gör att flera väljer att transportera sitt gods via lastbilar, alltså att det kommer fram i tid och kostar mindre? När jag var på besök i en hamn här på orten häromdagen fick jag nämligen veta att även hamnarna tappar mycket godstransport till lastbilssektorn.

Jag undrar vilka åtgärder ni föreslår utifrån att ni är så insatta i frågan. Hur kan man göra så att mer gods transporteras via järnväg, som är mer miljövänligt?

Karolina Boholm, Näringslivets Transportråd: Man kan väl säga att varje logistikupplägg i sig ofta är unikt, så ibland är det svårt att dra generella slutsatser. Det kan ju handla om var industrin ligger, om det finns järnvägsanslutning och hur det ser ut hos kunden – har de järnvägsanslutning? Vad är sträckan däremellan? Alla de sakerna avgör ju hur logistikupplägget blir, så att säga att man väljer lastbil i stället för järnväg blir därför lite haltande.

Det finns dock möjlighet att ha mer järnvägstransporter, såklart. Det har bland annat med tillgänglighet att göra men beror givetvis också på kostnader för de olika alternativen. Det har även med saker däremellan att göra, till exempel logistikupplägg och om det finns omlastningsplatser. På järnvägen finns det ju en hel del tekniska och administrativa hinder – man kan behöva lasta om, eller man kan behöva passera en rangerbangård. Det är alltså inte bara järnvägen kontra lastbilen.

Järnvägstrafiken har dock delvis minskat, och som jag får det berättat för mig av mina medlemmar beror det på tillgänglighetsaspekten. Man blir liksom fastlåst i stora upplägg som kostar väldigt mycket, och då vill man ha flexibilitet. Om det blir en urspårning, eller om marknaden förändras så att man inte ska exportera x ton till Tyskland utan i stället till USA, vill man kunna ha flexibilitet att ändra detta. Har man för mycket järnväg blir man något fastlåst i de uppläggen.

Om vi vill få till mer järnvägstransporter i Sverige behöver vi minska de tekniska och administrativa hindren för järnvägen. Vi måste såklart även titta på kostnader, som banavgifter och liknande, men järnvägens kringssystem typ rangerbangårdar och sådant måste också fungera effektivt. När det gäller de sträckor jag hade med – Hallsberg–Mjölby, väster om Vänern och Bergslagsbanan – handlar det om tre ganska små och enkla åtgärder som näringslivet

tillsammans verkligen har krävt och som vi fortfarande, 20 år senare, inte klarar av att genomföra. Då tycker jag inte att man har lyssnat på vad behovet är, och gör man inte det får man inte mer järnvägstransporter.

Vill man få mer järnvägstransporter måste man alltså lyssna på vad varuägarna vill ha, och det tycker jag inte att man gör.

Ordföranden: En av anledningarna till att du är här är dock att du får tillfälle att tala om det.

Suzanne Svensson (S): Jag vill börja med att tacka för intressanta föredragningar. Vi hörde Emma Wallrup ställa en fråga till Trafikverket tidigare, och jag såg att Jonas skakade lite grann på huvudet. Jag skulle därför vilja ha en kommentar till detta med att nå klimat- och hållbarhetsmålen, att verktyg finns och så.

Jag har också en fråga till Göran på KTH. Nu är det mycket fokus på järnväg, men vi har även sjöfart här i Sverige. Vi har långa kuster. Jag undrar lite grann om de kan vara en uppvägning till väg och järnväg. Jag skulle vilja höra vad KTH säger om det.

Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan: Jag vred kanske lite på mig, ja. Jag skulle nämligen vilja understryka att klimatkostnaden ingår när det gäller samhällsekonomiska kalkyler för just investeringar, och även andra typer av transportpolitiska åtgärder. Jag hoppas alltså att vi har varit tydliga med att den ingår.

Däremot är det, som jag sa under min föredragning, inte säkert att man automatiskt uppnår klimatrestriktionen om man lägger ihop hela portföljen av föreslagna åtgärder. Det löser man inte genom att fippla med värdena utan genom att hitta på fler och bättre åtgärder. Klimatrestriktionen ingår dock i precis samma mening som man kan säga att vanliga ekonomiska, finansiella, kostnader ingår.

Sedan tror jag också – det kanske förtjänar att sägas en gång till – att vi kallar det samhällsekonomi i Sverige men att man internationellt brukar säga social benefits, alltså samhällsnyttor. Det kanske skulle förvirra oss lite mindre. Vi tror att det handlar om ekonomi, men de stora nyttorna är sådant som tidsvinster, trafiksäkerhet och bättre luft och hälsa i storstäderna. Det är det som är vinsterna; det är väldigt sällan det blir riktiga pengar. Ja, på lång sikt kan det förstås bli det, men inte annars.

Vad gäller sjöfart tror jag att du har rätt. Genom att tänka mer på sjöfart kan man undvika en del av de här sakerna ändå. Jag tror, återigen, att vi i dag har pratat för mycket om investeringar. Ska vi prata om transportsektorns klimatpåverkan måste vi prata om andra åtgärder än investeringar, för det är där den stora potentialen ligger.

Göran Finnveden, Kungliga Tekniska högskolan: Jag kan bara hålla med Jonas om att sjöfarten har en roll att spela och att den sannolikt också kan öka.

När det gäller koldioxiden tyckte jag att det Jonas tog upp i början var intressant. Det handlade om parallellen mellan budget, ekonomi och klimat. Skillnaden där blir väldigt tydlig: För ekonomin har vi en budgetrestriktion – så mycket kan vi lägga på investeringar – men i dagens system har vi ingen motsvarande restriktion när det gäller klimatutsläpp för transportsystemet. Där föll alltså parallellen. Det är det vi någonstans saknar: Vi behöver klimatmål för transportsektorn som transportsystemet ska hålla sig inom.

Ordföranden: Då kan jag inte låta bli att erinra om att vi har haft det. Det kanske gäller att få tillbaka dem, för vi har haft klimatmål för transportsektorn.

Sten Bergheden (M): Om jag uppfattade det hela rätt – jag tror att det var Peo som sa det – är våra beräkningskalkyler ungefär likadana som i andra länder. Man använder alltså de här beräkningsgrunderna. I så fall blir ju nästa fråga om vi här i landet skulle gå vidare och ha någon egen kalkyl där vi värderar miljöfrågorna hårdare än vad andra länder gör.

Följdfrågan på *det* blir om vi faktiskt använder våra pengar rätt genom att chockbeskatta vår verksamhet här i landet, som har relativt små utsläpp, i förhållande till att de pengarna – som i så fall används till klimatförbättrande åtgärder – skulle kunna användas i de länder som faktiskt smutsar ned mest. Vilket är långsiktigt bäst för miljön? Frågan går väl till Jonas. Har vi i kalkylen tagit hänsyn till den globala förändringen av klimatet om vi sitter här i Sverige och räknar på en kostnadsökning på våra egna saker, i förhållande till att använda pengarna någon annanstans?

Ytterligare en följdfråga kan vara att tillväxt i viss mån ger företag möjlighet att förbättra sig och komma med klimatsmarta åtgärder. Om vi värderar upp klimatkostnaderna så högt att tillväxten och produktionen i våra företag blir lägre, minskar det inte också möjligheten att förbättra klimatet?

Jonas Eliasson, Kungliga Tekniska högskolan: Vi härleder ju vår prissättning, alltså vår samhällsekonomiska kostnad för koldioxid i transportsektorn och särskilt för investeringar, genom att starta med det svenska klimatåtagandet som givet, så att säga. Därifrån kan vi sedan räkna ut vad varje enskild åtgärd ska belastas eller belönas med, beroende på.

Hur Sveriges klimatmål och klimatscenario sätts och hur det fördelas på sektorer är en otroligt komplicerad fråga. Det är ett samspel mellan precis de aspekter du nämner, alltså att det kan vara effektivare att minska i andra länder men att det också kan vara så att Sverige kan gå före och sätta press på andra i förhandlingar. Eftersom vi oftast förhandlar via EU blir förhandlingsspelet ännu mer komplicerat. Därför tror jag att det är väldigt viktigt att vi inte fastnar

i att vi här i den svenska transportsektorn ska göra någon sorts globalt klimat-övervägande där vi säger vad den globala skadekostnaden för koldioxid är. Det avgörs i stället på en annan nivå.

När det väl är avgjort kan vi säga hur vi i transportsektorn effektivast uppnår det mål några kloka gummor och gubbar har fördelat ned till just oss. Det blir fel om vi kortsluter det här och pratar om det globala målet på en gång. Det är nämligen på den globala nivån alla de överväganden du nämner kommer in.

Göran Finnveden, Kungliga Tekniska högskolan: Jag har bara en kort kommentar. Vi har samma klimatmål som i stort sett resten av världen – i stort sett hela världen har anslutit sig till tvågradersmålet. Vi har alltså samma klimatmål som resten av världen. Vi har inte starkare ambitioner här.

Ordföranden: Jag har en fråga. Det finns mycket diskussioner om den samhällsekonomiska kalkylmodellens värden och begränsningar. Flera av er har framhållit att det inte är det enda redskapet man ska använda, utan man ska även beakta andra åtgärder som – underförstått – är mer ekonomiskt effektiva styrmedel till exempel för att nå klimatmålet. Det är lite grann det som är tanken bakom fyrstegsprincipen, som nämns i Riksrevisionens granskning av Trafikverkets verksamhet.

Mot bakgrund av det skulle jag vilja veta vilka alternativ man har övervägt för att lösa de tillgänglighets- och trängselproblem Förbifart Stockholm är tänkt att lösa. CBA ska ju användas för att använda olika alternativ. Vilka var de alternativ Trafikverket analyserade när det gäller Förbifart Stockholm? Jag vill att Peo Nordlöf svarar på frågan.

Peo Nordlöf, Trafikverket: När det gäller Förbifart Stockholm och de alternativ som analyserades gjordes detta före Trafikverkets tillkomst. Vägverket gjorde ett par olika analyser av olika sträckningar för en nord-sydlig förbindelse. På senare år är det dock den sträckning och de tunnlar som nu är föreslagna som analyserna har gjorts på, alltså utifrån om den byggs eller inte.

Ordföranden: Jag förstod inte riktigt svaret. Fanns det något kollektivtrafikalternativ till förbifarten för att lösa tillgänglighetsproblemen?

Peo Nordlöf, Trafikverket: Svar nej – inte under de senaste åren.

Anders Åkesson (C): Många av föredragshållarna har förutsatt att tillgänglighet kan uppnås genom att vi prognostiserar en rätt ohejdad urbanisering. Min fråga till Anders från Trafikanalys blir därför: I ett helhetsperspektiv, vem ska

skörda de rikedomar och den klimatpåverkan i positiva naturresurser som Karolina Boholm och näringslivet företräder om vi i en hållbarhetsanalys förutsätter att alla människor bor i ett par tre stora tätorter? Det är lite filosofiskt, men av vilket skäl skulle man inte ifrågasätta en ohejdad urbanisering lika gärna som vi ifrågasätter en ohejdad tillväxt av persontransporter?

Anders Ljungberg, Trafikanalys: Jag kan nog säga att jag inte vågar ha något svar på den frågan. Vi har nämligen inte gjort några analyser utifrån det perspektivet. Jag kan alltså egentligen inte svara något speciellt utan skulle kunna bolla över frågan till någon forskare som kanske har lite bredare tankar om de här aspekterna än vad vi har. Tyvärr, jag har inget svar.

Ordföranden: Och det får den forskaren reda ut en annan gång, för nu är vår tid slut när det gäller frågor. Jag tackar alla inledarna och lämnar över ordet till min vice ordförande Jessica Rosencrantz för en avslutning.

Vice ordföranden: Tack för det, fru ordförande! Jag vill tacka alla deltagare och åhörare för en väldigt intressant förmiddag. Det är ju måhända så att samhällsekonomiska kalkyler inte alltid är en kioskvältare bland alla medborgare ute i samhället; åtminstone jag har tillbringat ganska få stunder i valstugor och annat med att diskutera just detta. Det gör dock inte frågorna mindre viktiga – det vet ju vi som är här i dag, för vi är förmodligen här därför att vi tycker att frågorna är viktiga.

Själv kan jag konstatera att jag, som ofta när det gäller forskning, efter den här förmiddagen fortfarande känner mig förvirrad – men kanske på en högre nivå. Vi kan nog konstatera att det är mycket komplexa frågor. Hade det varit enkelt hade det varit löst. Jag tycker att det har kommit fram många intressanta perspektiv under dagen, men naturligtvis är ingenting svart eller vitt eller rakt av ja eller nej. Det gör det givetvis mycket svårare men också mer intressant.

När investeringar görs tar vi hänsyn till en väldig massa olika faktorer, som jobb, tillväxt och miljö, eller – om man ska använda hållbarhetsdefinitioner – sociala, ekologiska och ekonomiska faktorer. Som jag tror att någon konstaterade är det när det gäller transportsektorn så att man nog får acceptera att ett visst avtryck av transporter kommer att göras, men det handlar om att hitta de bästa möjliga alternativen. Alternativet inga transporter vore ju väldigt olyckligt inte bara för jobb och tillväxt utan naturligtvis också i förlängningen för de möjligheter vi har att satsa på klimateffektiva lösningar. Det förutsätter nämligen någonstans resurser för att kunna göra detta. Hållbar tillväxt nämndes som ett begrepp, vilket jag tycker är klokt på många sätt.

Som sagt är dock vi som är här i dag förmodligen överens om att det är viktigt att ta hänsyn till hållbarhet i ett större perspektiv. Frågan är hur. Det har nämnts att det finns ett antal definitioner och att metoderna kanske inte är fullt ut på plats än. Hållbarhetsaspekter räknas in, men ändå inte; på den frågan

var det både ja och nej. Vi kan väl alltså konstatera att det behövs mer och att vi i dag har lagt grunden för en väldigt viktig diskussion. Exakt hur vi ska ta med oss detta i trafikutskottets dagliga arbete tror jag att var och en av oss får gå hem och fundera på, för det är en så mycket större fråga än vi ibland kanske inser när vi sitter med ett enskilt betänkande.

Sist men inte minst kan jag konstatera att vi har ett gemensamt ansvar på båda sidorna av bordet – alla här – eftersom ingen modell är perfekt. Någonstans där kanske politiken träder in – just därför, vad vet jag. Vi kan dock inte skylla på forskarna, och forskarna kan inte skylla på oss. Vi har i stället ett gemensamt ansvar. Det tycker jag att vi har tagit här i dag. Vi har lagt en bra grund, och jag ser fram emot fortsatta, konstruktiva diskussioner om detta. Tack!

BILAGA

Bilder som Jonas Eliasson visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser

Hållbarhet i samhällsekonomisk analys & samhällsekonomisk analys av hållbarhetsåtgärder.

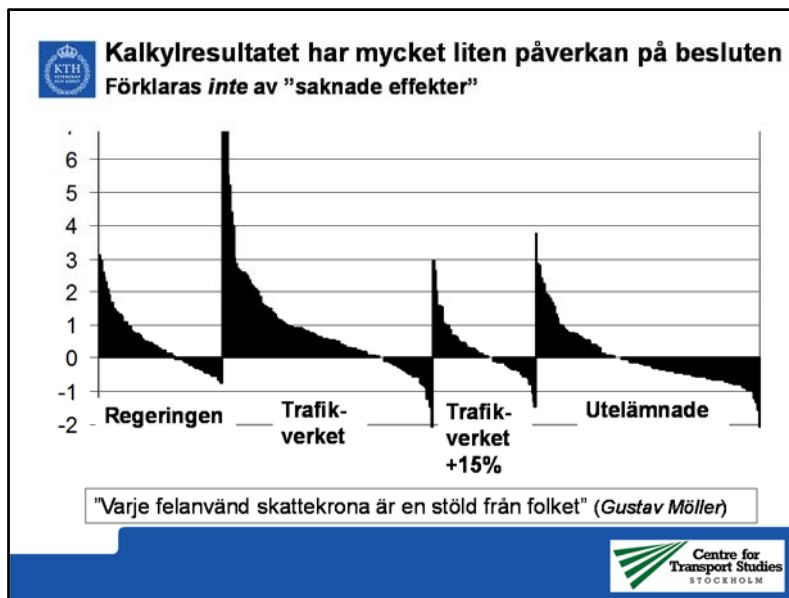
Jonas Eliasson
Professor i Transportsystemanalys, KTH
Centrum för Transportstudier & Institutionen för Transportvetenskap

The slide features the KTH logo on the left and the Centre for Transport Studies logo on the right. The background is white with a blue footer containing a white line-art pattern of overlapping rectangles.

Alla åtgärder ger inte lika mycket för pengarna
Bortfiltreringen av ineffektiva åtgärder funkar inte så bra

The graph shows a curve that starts at a high value on the y-axis (around 7) and decreases as it moves to the right. The y-axis ranges from -2 to 7. The curve crosses the x-axis and continues to decrease slightly below it.

The slide features the KTH logo on the left and the Centre for Transport Studies logo on the right. The background is white with a blue footer.



- Ingår "hållbarhet" i samhällsekonomiska analyser? (1)**
- "Ekonomisk hållbarhet"
 - Inte göra av med mer pengar än man har - budgetrestriktion
 - Ingår *inte* direkt i kalkylen, men indirekt:
 - *Kostnaden* ingår, men *inte restriktionen*
 - Kostnad gör det svårare att uppfylla restriktionen, och omvänt
 - "Samhällsekonomiskt lönsam" = nyttor > kostnader
 - Ingen garanti för att budgetrestriktionen hålls!
 - Vi kanske inte har råd med alla lönsamma åtgärder
 - "Genomför så många och så lönsamma åtgärder som möjligt, utan att bryta budgetrestriktionen"
 - Vissa åtgärder har positivt *ekonomiskt* netto, andra negativt
 - Vilken budgetrestriktion som gäller beror på avgränsning
 - Jmf TrV-region, TrV nationellt, regeringen, riksdagen
- Centre for Transport Studies
STOCKHOLM



Ingår "hållbarhet" i samhällsekonomiska analyser? (2)

- "Ekologisk hållbarhet"
- T ex klimat: inte bryta mot klimatmålet – utsläppsrestriktion
- Ingår inte direkt i kalkylen, men indirekt
 - *Utsläppskostnaden* ingår i kalkylen, men inte *restriktionen*
- "Samhällsekonomiskt lönsam" = nyttor > kostnader
- Garanterar dock inte att klimatmålet uppnås
 - *Summan av föreslagna* åtgärder kanske inte uppnår målet
- "Genomför så många och så lönsamma åtgärder som möjligt, utan att bryta klimatmålet"
 - Vissa åtgärder minskar utsläppen, andra ökar utsläppen
- Vilken avgränsning bör klimatmålet/målen ha?
 - Transportinvesteringar? Transportsektorn? Icke-handlande sektorn?
 - Allmänt så är det bättre med mål för vida sektorer, inte "småområden"



Alltså:

- SE-analys svarar på om en åtgärd genererar mer nyttor än onyttor
 - *Måste* tänka "kompensatorisk" (gungor och karuseller) vid *enskild* åtgärd
- Hållbarhet är ett *systemperspektiv* – *summan* av många åtgärder
 - *Måste* tänka i stora "paket"
 - Sällan lämplig/fruktbar för analys av enskilda åtgärder
- Inte motstridiga, men olika perspektiv/avgränsning
- Hur få in hållbarhetsgränserna i SE-analysen?
- *Skuggpriser*
 - Klimat viktigaste exemplet (fler möjliga finns)
 - Budgetrestriktioner hanteras ibland med s k skattefaktorer



SE-analys och klimat

- Möjligt göra SE-analys på globala klimatmål (Stern etc)
- ... men sällan relevant för "oss"!
- Svenskt klimatmål satt med många hänsyn
 - Förhandlingsspel, gå före, sätta press...
- Operationalisera i analys av enskild åtgärd genom *skuggpris*
- Ungefär "vad måste CO2-utsläpp kosta för att målet ska nås"
- Undantag från "medborgarnas egen värdering"-principen



SE-analys av klimatåtgärder (princip)

Regional tillgänglighet	+ 30 mdr
Sparade liv	+ 10 mdr
Drift och investering	- 50 mdr
<i>SE netto-"kostnad"</i>	<i>-10 mdr</i>
Minskade CO2-utsläpp	12 milj. ton

SE-kostnad per CO2-minskning: 0,83 kr/kg

Jämför med skuggpris (i transportsektorn ofta ~1 kr/kg):
=> **Åtgärden är kostnadseffektiv!**



Listigare sätt beräkna skuggpris

- Lista alla tänkbara klimatåtgärder
- Beräkna deras SE-kostnad per kg, rangordna dem
- Beräkna hur stor CO₂-minskning var och en kan ge

- Hur långt ned på "listan" måste vi gå för att nå klimatmålet?

- Den "sista" åtgärdens SE-kostnad per kg = skuggpriset



SE-lönsamhet och hållbarhet – sammanfattning

- Hållbarhet: ett *paket* av åtgärder som uppfyller någon sorts restriktion
 - T ex "samma nyttonivå för nästa generation"
 - Eller mer operationella som "inte gå i konkurs", "uppfylla klimatmålen"...
- "Paketet" bör lämpligen bestå av SE-lönsamma åtgärder

- SE-lönsam = positiva effekter > negativa effekter
- I SE-lönsamhet (kan) ingå (via skuggpris) att en åtgärd gör det lättare/svårare att nå restriktioner/mål
 - T ex: kostnad gör det svårare att nå budgetrestriktion, intäkt det omvända
 - T ex: ökade utsläpp gör det svårare att nå utsläppsmål, och tvärtom



Några snabba käpphästar


- Investeringar har *liten* påverkan på utsläpp
 - Andra åtgärder som t ex prissättning mycket viktigare
- Infrastrukturens "strukturerande effekt" ska inte överdrivas
- Fördelningseffekter (grupper, regioner...) ingår inte i kalkylen – men tas hänsyn till på flera andra sätt
 - Analogt med "relation till fysisk planering"
- Vissa effekter (t ex intrång) finns inte med – men tas hänsyn till ändå
- Kalkylernas begränsningar är *mycket* välkända hos dem som använder dem

Bilder som Göran Finnveden visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser



Hållbarhetsbedömningar som komplement till samhällsekonomiska analyser

Göran Finnveden



Balans i rubriken?


Hållbarhetsbedömningar som komplement till samhällsekonomiska analyser

eller

Samhällsekonomiska analyser som komplement till hållbarhetsbedömningar

eller

Samhällsekonomiska analyser och hållbarhetsbedömningar som komplement till varandra





Fångar samhällsekonomiska analyser hållbarhetsdimensionerna?

Exempel:

Vad är den samhällsekonomiska kostnaden idag om 7 miljarder människor dör om 1000 år?



Fångar samhällsekonomiska analyser hållbarhetsdimensionerna?

Exempel:

Vad är den samhällsekonomiska kostnaden idag om 7 miljarder människor dör om 1000 år om vi använder ASEK?

Svar: 240 kr

Kan jämföras med två timmars tidsvinst för en person: 216 kr



Samhällsekonomiska kalkyler fångar inte viktiga hållbarhetsaspekter, exempelvis

- Långsiktiga effekter nedtonas
- Aspekter som är svåra att kvantifiera får ofta värdet noll
- Försiktighetsprincipen nedtonas (i praktiken ofta en "omvänd försiktighetsprincip")
- Ekologiska gränser ingår inte
- Kalkylvärden innehåller osäkerheter, t.ex. värdet för koldioxid beror bl.a. på
 - klimatkänslighet
 - framtida utsläpp
 - hur riskbenägna vi är
 - hur vi ser på framtida generationerDe värden vi använder idag kan vara kraftiga underskattningar.



Vad menar vi med hållbar utveckling?

Bred samsyn om grundläggande definitioner.



Brundtlandkommissionens definition av hållbar utveckling

En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.

Det innehåller två grundläggande koncept:

behov, och speciellt de grundläggande behoven hos världens fattiga för vilka prioritet ska ges, och de begränsningar av ekosystemens möjligheter att tillgodose nuvarande och framtida behov som också bestäms av teknologi och social organisation.



RIKSDAGEN HAR ANTAGIT 16 MÅL FÖR MILJÖKVALITETEN I SVERIGE

- | | |
|--|---|
|  Begränsad klimatpåverkan |  Grundvatten av god kvalitet |
|  Frisk luft |  Hav i balans samt levande kust och skärgård |
|  Bara naturlig försurning |  Myllrande våtmarker |
|  Giffri miljö |  Levande skogar |
|  Skyddande ozonskikt |  Ett rikt odlingslandskap |
|  Saker strålmiljö |  Storslagen fjällmiljö |
|  Ingen övergödning |  God bebyggd miljö |
|  Levande sjöar och vattendrag |  Ett rikt växt- och djurliv |



Social hållbarhet

Mycket litteratur, men mycket kan sorteras in under följande rubriker:

- Välbefinnande, inklusive hälsa
- Humankapital, inklusive utbildning
- Socialt kapital, inklusive sammanhållning i samhället



Målområden för hälsans bestämningsfaktorer

1. Delaktighet och inflytande i samhället
2. Ekonomiska och sociala förutsättningar
3. Barns och ungas uppväxtvillkor
4. Hälsa i arbetslivet
5. Miljöer och produkter
6. Hälsöfrämjande hälso- och sjukvård
7. Skydd mot smittspridning
8. Sexualitet och reproduktiv hälsa
9. Fysisk aktivitet
10. Matvanor och livsmedel
11. Alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel



Sustainable Development Goals

Beslutas av FN under 2015



Hållbart transportsystem

Det finns goda möjligheter att definiera vad vi menar med ett hållbart transportsystem baserat på beslutade mål.



Metoder för hållbarhetsbedömningar

Behöver utvecklas:

- Identifiera hållbarhetsaspekter att inkludera
- Definiera mål och kriterier
- Kanske olika metoder för olika storlek på beslut
- Metoder för avvägning av olika aspekter kan behövas för vissa typer av beslut, men inte andra
- Hållbarhetsbedömningar viktigt för helheten



Slutsatser

- Samhällsekonomiska analyser inkluderar inte viktiga hållbarhetsaspekter.
- Det är dags att prioritera utvecklingen av hållbarhetsbedömningar som fångar helheten.
- Metodmässigt inga större problem att utveckla metoder för hållbarhetsbedömningar.



Litteratur

Azar m.fl. (2014): Miljöpolitikens spelplan. Rapport från Miljöforskningsberedningen. Fritzes

Finnveden and Åkerman (2014): Not planning a sustainable transport system. *Environmental Impact Assessment Review*, 46, 53-57

Weingartner and Moberg (2014): Exploring social sustainability. *Sustainable Development*, 22, 122-133.

Bilder som Peo Nordlöf och Gunnel Bångman visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser

Gunnel Bångman
ASEK/Trafikverket

Peo Nordlöf
enhetschef
Samhällsekonomi
och
trafikprognoser





TRAFIKVERKET





Ur Regeringens instruktion för Trafikverket

- Trafikverket ska utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
- Trafikverket ska ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,

förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket




2 2015-03-06


Transportpolitikens övergripande mål



Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en **samhällsekonomiskt effektiv**

och **långsiktigt hållbar** transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet !



3 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

De 5 transportpolitiska principerna

Kunderna skall ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport skall utföras.

Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.

Samverkan inom och mellan olika trafikslag skall främjas.

Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas.

Trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.



4 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

Hur nå Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn?

Välja rätt Ny eller ombyggd infrastruktur – fånga alla samhällets effekter – analys med CBA:

- **Genomför lönsamma åtgärder så att nyttorna är större än kostnaderna + att det demokratiska beslutssystemet anser att den nya välfärdsfördelningen blir acceptabel**

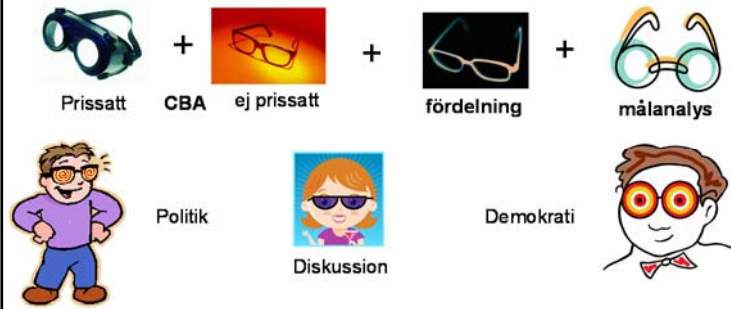
Effektiv trafikering på befintlig infrastruktur – vid transportbeslutet möta och beakta (internalisera) alla externa kostnader för en marginellt tillkommande transport/resa.

- **Styrmedel så att de transporter genomförs som täcker alla sina kortsiktiga marginalkostnader**

5 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

TRE beslutsperspektiv i de samlade effektbedömningarna – SEB! Det fjärde kompletterar du själv med inför beslutsfattande!



- Alla Samhällsekonomiska analyser, Samlade Effektbedömningar inklusive känslighets analyser kvalitetsgranskas, beslutas och finns öppet tillgängliga på Trafikverkets hemsida!!!

6 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

Ingår hållbarhet i den samhällsekonomiska analysen?

- Ja – CBA omfattar både prissatta och icke-prissatta resurser, t.ex. klimateffekter och andra miljöeffekter, trafiksäkerhet etc
- Nej – traditionell CBA tar ej hänsyn till omfördelningseffekter – varken fördelning mellan olika grupper i dagens samhälle eller fördelning mellan olika generationer
- Viktad CBA - teknik där fördelningseffekter vägs in – används inte i praktiken
- Traditionell CBA – rekommenderas i internationella Guidelines (HEATCO; Brittiska webTag etc)



7 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

Hållbarhet och samhällsekonomisk analys i planeringsprocessen

- Välja ut och rangordna de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten **bland de alternativ som vi har analyserat.**
- Problem – Vi analyserar inte alla tänkbara handlingsalternativ – **vi analyserar ett urval av alternativ. Hur urvalet görs är viktigt!**
- Ekonomiska lönsamhetskalkyler – metod för att rensa bort dåliga alternativ – inte ett kreativt verktyg för att skapa nya och bättre lösningar
- Ekonomiska lönsamhetskalkyler (för samhället, regionen eller privat) är **nödvändiga men inte tillräckliga.**



8 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

Samhällsekonomisk analys och andra metoder i planeringsprocessen

Process	Analysmetoder
<p>Visioner för framtiden – politiska mål och kriterier</p> <p>Alternativgenerering – Ta fram förslag på åtgärder</p> <p>Rangordning av alternativ - beslut om åtgärder i planen</p>	<p>Behov- och Bristanalyser – kvalitativa och kvantitativa</p> <p>Åtgärdsvalsstudier – Analys av Måluppfyllnad, Livscykelanalyser, Samhälls- och regionalekonomiska bedömningar</p> <p>Samhällsekonomiska analyser av det urval av åtgärder som gjorts</p>

9 2015-03-06





1	Rome FCO	13:00	14:45	Check in
324	Dortmund	13:15	14:00	Check in
390	Barcelona	13:15	13:45	Check in
555	Oslo	13:40	15:14	Check in
277	Stockholm	14:30		
5444	London LGW	17:00		
506	Amsterdam	17:45		

Gång- och cykeltrafik - Värdering av fysisk aktivitet och hälsoeffekter

- Ökat intresse för åtgärder för cykel- och gångtrafik – ett femte trafikslag.
- GC-kalk – verktyg för analys av åtgärder för gång- och cykeltrafik – kalkyler för m ASEK 4 år 2008
- Tids- och fordonskostnad för gång- och cykeltrafik, Effekter på trafiksäkerhet (1 milj kr per skadad cyklist, 40% färre olyckor på cykelbanor)
Hälsoeffekter av fysisk aktivitet (28% lägre dödlighet, 15% lägre sjukfrånvaro),
Inbesparade kostnader för externa effekter från biltrafik (miljöeffekter, trafikolyckor etc)

10 2015-03-06



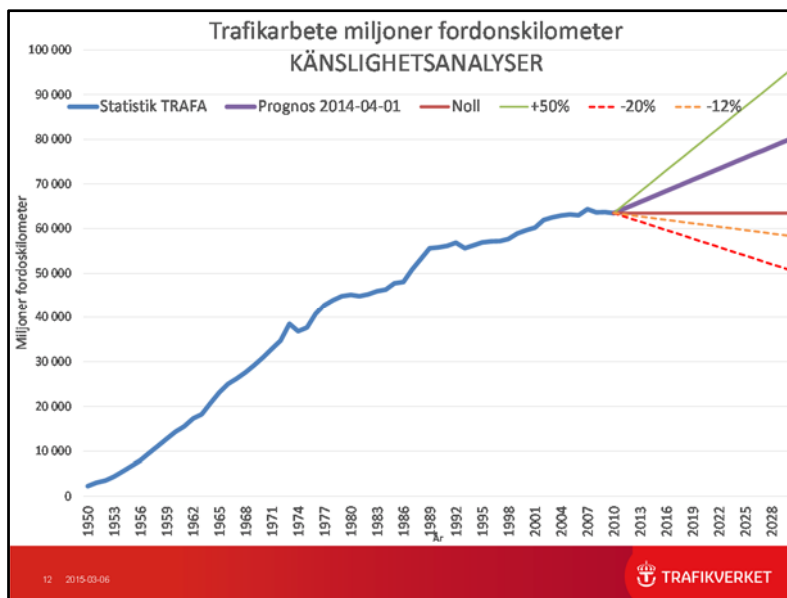


Känslighetsanalyser – test av kalkylresultatets robusthet

- CO₂-värdering på 3,50 kr/kg (grundvärde = dagens CO₂ skatt på bränsle på 1,08, med tillväxt över tiden till 1,45 kr/kg efter 40 år).
- Högre investeringskostnad än huvudkalkylen
- Noll trafiktillväxt och 50% högre trafiktillväxt – i jämförelse med trafikprognosen.
- Klimatscenario: För vägtrafik minskning av personbilstrafik (-12% till 2030) och oförändrad lastbilstrafik utifrån Trafikverkets klimatscenario.



11 2015-03-06

 TRAFIKVERKET


"Prognosstyrd" eller "målstyrd" planering ?

- Trafikprognosemas grundscenario beskriver hur det kan **förväntas bli** utifrån givna förutsättningar som beslutad politik och verifierade samband.
- Detta avvägs mot de mål vi har om **önskad utveckling** (utifrån transportpolitiska och andra samhällsmål).
- Och mot de **känslighetsanalyser** vi gör om hur det kan bli med andra förutsättningar.
- Vid planering och beslutsfattande kombineras beslutsunderlag byggt på deskriptiva effektsamband och prognoser, med normativa planeringsunderlag som utgår från andra styrmedel eller hur tillståndet bör vara eller borde bli.
- **Skilnaden mellan önskade och förväntade utfall ger intressant information inför politiska val av olika åtgärder och styrmedel.**



13 2015-03-06

 TRAFIKVERKET

Trafikverket startar upp ett arbete med att parallellt med ordinarie Trafikprognosarbete inför 2016 utifrån regeringens riktlinjer om årligt uppdaterade prognoser utifrån givna förutsättningar, även söka ta fram en **"Prognos för marginalkostnadsavgifter 2040/2060"**.

Fiktiv Trafikprognos som är tänkt att kunna användas av oss och andra som underlag för samhällsekonomiska känslighetsanalyser och jämförande analyser.

Utgår från en tänkt framtid 2040 där **allas** marginalkostnader via styrmedel fullt ut internaliserats i beteendena i transportsystemet.

Känslighetsanalys konsistent med svensk transportpolitik!

14 2015-03-06

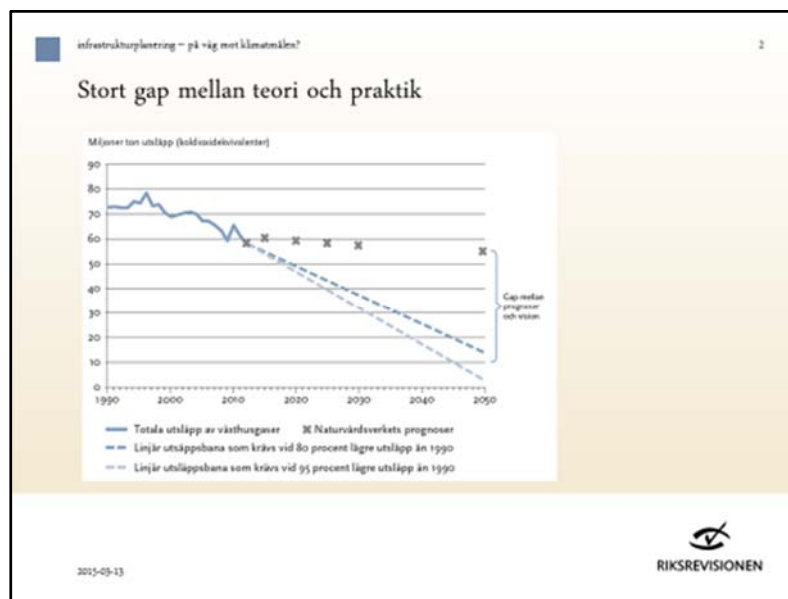
 TRAFIKVERKET

Samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser inom transportområdet –

ASEK, Prognoser o riktlinjer: www.trafikverket.se/samhallsekonomiochprognoser

Alla Samhällsekonomiska analyser och Samlade Effekt Bedömningar:
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

Bilder som Claes Norgren visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser



infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? 4

Granskningens bakgrund och syfte

- › I riksdagens transportpolitiska mål ingår miljökvalitetsmålen (inklusive klimatmålen) som jämbördiga mål vid sidan om målet om ökad tillgänglighet.
- › Riksdagens trafikutskott har uttalat att investeringar i ny infrastruktur behöver bidra till att minska koldioxidutsläppen och att det krävs en prioritering av objekt som bidrar till en sådan utveckling.
- › Granskningsfrågor
 - Har regeringen samordnat styrningen av infrastrukturplaneringen med riksdagens klimatmål?
 - Är regeringens styrning av infrastrukturplaneringen tydlig och återrapporteringsen till riksdagen transparent?
 - Beaktar Trafikverket möjligheten att nå riksdagens långsiktiga klimatmål när myndigheten använder samhällsekonomiska kalkyler?

2015-09-13

 RIKSREVISIONEN


infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? 5

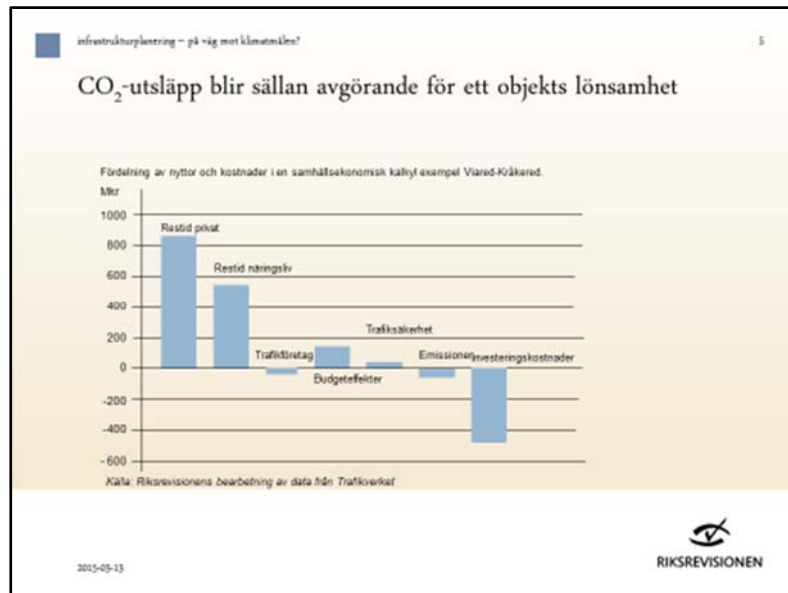
Iakttagelser – underskattade CO₂-utsläpp

Prognosmodellerna och trafikverkens tillämpning av dessa bidrog till underskattningen

- › Ofullständiga godstransportprognoser
- › Långsiktiga strukturerande effekter på transportefterfrågan ingår inte
- › Effekter av högre banavgifter ingick inte i analysen
- › Utsläpp från byggande och drift och underhåll ingår inte
- › Optimistiska antaganden om introduktion av elbilar och biodrivmedel, samt antagande om nollutsläpp vid produktion av el och biodrivmedel
- › Bilnehavet underskattades och därmed prognosen för tillkommande trafik och koldioxidutsläppen

2015-09-13

 RIKSREVISIONEN



infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?

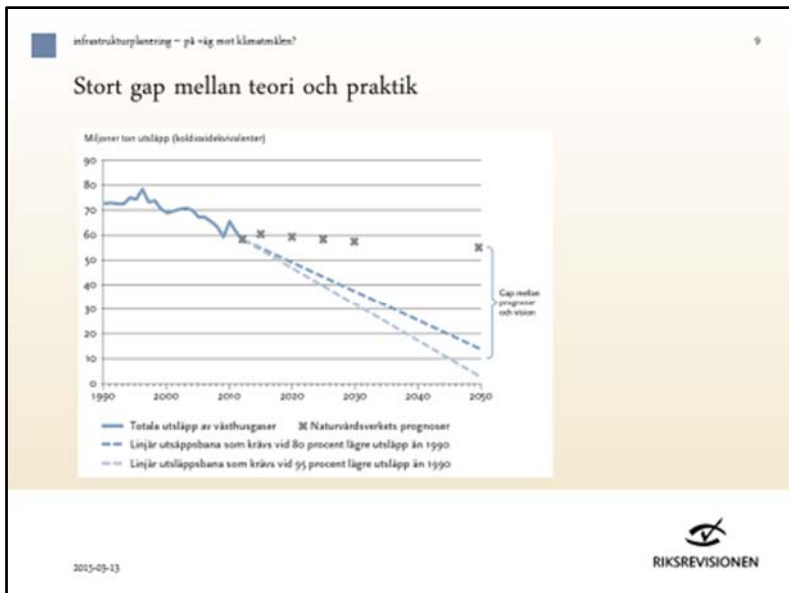
6

Slutsatser

- › Lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen.
- › Det är viktigt att riksdagen får en transparent och konsistent rapportering av sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp utifrån klimatmålen.
- › Koldioxidutsläppen som följer av den nationella infrastrukturplanen har underskattats. Det är osäkert om den nationella planen sammantaget leder till minskade koldioxidutsläpp och därmed bidrar till klimatmålen.

2015-09-13

RIKSREVISIONEN



Bilder som Mats Björnell visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser



Vad kostar klimatförändringarna - Skadekostnaden för koldioxid i kr/kg koldioxid?

- Vad är *nyttan* av klimatåtgärder (nyttan är ju den skadekostnad som vi slipper när vi genomför klimatåtgärder)
- De olika transportslagen ska ju betala sina kostnader för externa effekter enligt Polluter Pays Principle. Internalisering av klimatskadekostnaden
- Koldioxidskatt: enligt läroboken bör en koldioxidskatt per kg koldioxid vara i nivå med skadekostnaden.
- Kalkylvärde vid investeringar x kr/kg koldioxid bör återspegla skadekostnaden

Naturvårdsverket | Swedish Environmental Protection Agency 2015-03-06 2




Vad kostar klimatförändringarna - Skadekostnaden för koldioxid i kr/kg koldioxid?




- Vad är *nyttan* av klimatåtgärder (nyttan är ju den skadekostnad som vi slipper när vi genomför klimatåtgärder)
- De olika transportslagen ska ju betala sina kostnader för externa effekter enligt Polluter Pays Principle. Internalisering av klimatskadekostnaden
- Koldioxidskatt: enligt läroboken bör en koldioxidskatt per kg koldioxid vara i nivå med skadekostnaden.
- Kalkylvärde vid investeringar x kr/kg koldioxid bör återspegla skadekostnaden


Men hur beräknas skadekostnaden? Kan man ö h t beräkna den?




	Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stem 2006			
Resultat kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre			

		Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006			
Resultat Kr/kg CO2		ca 10-20 öre	60/240 öre			
Effekter						
*Har med relevanta effekter?		Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"			

		Osäkerhet i ekonomisk värdering 			
Osäkerhet i klimateffekterna 		Marknadsprissatta	Icke marknadsprissatta	Indirekta följd effekter	
	Kontinuerliga förändringar	Minskade skördar, ökad skogstillväxt	Artutrotning, Vattenbrist	Svalt	
	Slumpvisa el sprängvisa effekter	Översvämningar, Torka	Översvämningar, Torka, Fortorade liv,	Folkförflyttningar, konflikter om resurser, Ekologiska kollapser	
	Systemförändringar, överraskningar, tipping points		Allt ovan + Havsförurning, Irreversibla förluster, tipping points, metanavgång, etc	Allt ovan, Regionala kollapser, Väpnade konflikter, Delar av jorden blir obbebodiga, Skenande klimat	
2015-03-06					
Naturvårdsverket Swedish Environmental Protection Agency					
				6	

		Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006			
	Resultat Kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre			
Effekter						
•Har med relevanta effekter?	Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"				
•Har med risker för katastrofer?	Nej	Få/delvis				


		Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006			
	Resultat Kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre			
Effekter						
•Har med relevanta effekter?	Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"				
•Har med risker för katastrofer?	Nej	Få/delvis				
Etiska val						
• Diskonteringsränta	Hög	Låg				

	Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006			
Resultat Kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre			
Effekter					
*Har med relevanta effekter?	Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"			
*Har med risker för katastrofer?	Nej	Få/delvis			
Ethiska val					
* Diskonteringsränta	Hög	Låg			
*Hur värderas liv i fattiga länder	Efter inkomst	Efter inkomst /equity weighing			

	Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006	Stern & Persson 2007		
Resultat Kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre	> 60 öre		
Effekter					
*Har med relevanta effekter?	Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"			
*Har med risker för katastrofer?	Nej	Få/delvis			
Ethiska val					
* Diskonteringsränta	Hög	Låg	Hög		
*Hur värderas liv i fattiga länder	Efter inkomst	Efter inkomst /equity weighing			
Annat					
Priser	Dagens	Dagens	Framtida		

	Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006	Stern & Persson 2007	Weitzman ca 2009	
Resultat Kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre	> 60 öre	Som Stern	
Effekter					
•Har med relevanta effekter?	Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"			
•Har med risker för katastrofer?	Nej	Få/delvis		Ja	
Etiska val					
• Diskonteringsränta	Hög	Låg	Hög	Hög	
•Hur värderas liv i fattiga länder	Efter inkomst	Efter inkomst /equity weighing			
Ekonomiska val					
Priser	Dagens	Dagens	Framtida	Dagens	

	Mainstream: Nordhaus, Tol m. fl. 1990 -	Stern 2006	Stern & Persson 2007	Weitzman ca 2009	Ackerman 2011
Resultat Kr/kg CO2	ca 10-20 öre	60/240 öre	> 60 öre	Som Stern	5-9 kr (eller mer)
Effekter					
•Har med relevanta effekter?	Fåtal (endast vissa marknadsprissatta)	Fler, men givetvis inte "komplett"			Ja
•Har med risker för katastrofer?	Nej	Få/delvis		Ja	Ja mer än Stern
Etiska val					
• Diskonteringsränta	Hög	Låg	Hög	Hög	Låg
•Hur värderas liv i fattiga länder	Efter inkomst	Efter inkomst /equity weighing			Equity weighing
Annat					
Priser	Dagens	Dagens	Framtida	Dagens	Framtida




Forskning som beaktar HELA klimatproblemet OCH dess långa tidsperspektiv visar att skadekostnaderna rimligen är oerhört mycket högre än mainstream.
> 5 kr per kg koldioxid.

Det kan jämföras med:

Svenska koldioxidskatten	1,08 kr / kg CO2
Priset på Utsläppsrätter (EU-ETS)	0,06 kr/ kg CO2
Kalkylvärde i Sverige vid infrastrukturinvesteringar (ASEK)	1,08 kr-1,45 / kg CO2
Kalkylvärde i USA vid infrastrukturinvesteringar	0,20 kr / kg CO2

Det betyder **INTE** att koldioxidskatten eller att kalkylvärdet för koldioxid bör vara > 5kr (inom överskådlig tid)

Naturvårdsverket | Swedish Environmental Protection Agency 2015-03-06 13



- Det behöver **INTE** betyda att kalkylvärdet för koldioxid bör vara > 5kr
- Att man inte kan bestämma en skadekostnad gör att kalkylvärdet måste sättas utifrån andra principer – men detta kalkylvärde är ju (ofta) ett substitut för skadekostnaden - och då bör man ha i bakhuvudet hur hög skadekostnaden rimligen kan vara
- Skuggpris i ASEK 2 - 4 (2003) gav 1,50 kr.
- Politiskt bestämt pris (koldioxidskatten) i ASEK 5 (2012) ger 1,08–1,45 kr.

Naturvårdsverket | Swedish Environmental Protection Agency 2015-03-06 14



Nästa fråga är: Om vi då har ett kalkylvärde på 1,45 eller 3,50 - räcker det för att styra transportsystemen mot hållbarhet?

Svaret är nej:

- Klimatkostnaderna diskonteras bort i modellerna genom att kalkylvärdet diskonteras ner. Detta har större betydelse än att kalkylvärdet är lågt.
- Inducerad trafik på **lång** sikt är inte med i modellerna. T ex markanvändning, lokalisering, val av bostadsort, val av logistiksystem, bilnehavseffekter, normer, långsiktiga resvanor etc.
- Vid många (mindre) investeringar påverkas visserligen inte trafikmängderna och utsläppen nämnvärt, inte ens på lång sikt. MEN: vid stora investeringar saknas ibland det klimatmässigt bästa jämförelsealternativet: Ex alternativet järnväg i stället för en ny väg utreds inte!

Många undrar varför klimatet knappt påverkar kalkylernas resultat alls, trots att klimataspekterna har blivit så centrala i transportsammanhang. Samma skäl som ovan!



Så vad göra istället för att nå klimat-hållbarhet ?

Teknik (fordon och bränslen) räcker inte för att nå hållbara transportsystem. Dagens infrastrukturinvesteringar bestämmer till en betydande del framtida utsläpp. Infrastruktur är långlivad – kan skapa inlåsningar

Ett kalkylvärde för koldioxid, som kopplas på prognoserna, räcker inte.

Målstyrning mot hållbarhet krävs:

- Målbilder
- Krav att de allra flesta investeringar tydligt måste bidra till långsiktigt lägre utsläpp
- Regional planering
- Stadsmiljöavtal etc.



Bilder som Karolina Boholm visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser

Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

 Skogs
Industrierna

**Stämmer myndigheternas kalkyler
med industrins verklighet?**

Nej!

Karolina Boholm,
Styrelseledamot för Näringslivets Transportråd
Transportdirektör för Skogsindustrierna
Riksdagens utfrågning om Hållbarhet och samhällsekonomiska kalkyler
2015-02-11

www.twitter.com/skogstransport 



**Transportslagen konkurrerar inte, de
kompletterar varandra!**

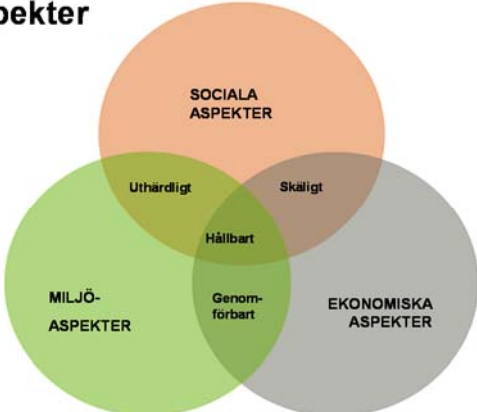


Näringslivets Transportråd
- för transportköpare



Hållbar utveckling - tre centrala aspekter

- Tre lika viktiga aspekter
- Endast när dessa samverkar kan en hållbar utveckling nås



SOCIALA ASPEKTER

MILJÖ-ASPEKTER

EKONOMISKA ASPEKTER

Uthärdligt

Skäligt

Hållbart

Genomförbart

Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Skogs Industrierna

Hållbara transporter - transportköparnas definition

- **Social hållbarhet** nås genom att arbeta med arbetsmiljö, säkerhet och regelefterlevnad. Detta innebär att ansvarskultur och attityder i dessa frågor måste bearbetas och att möjlighet till utbildning ges.
- **Ekonomisk hållbarhet** innebär en långsiktig stabil konkurrenskraft. Transportlösningar måste därför vara rationella och kostnadseffektiva. I detta ingår kvalitetsfrågor såsom leveranssäkerhet och kundservice.
- **Miljömässig hållbarhet** nås genom effektivare resursutnyttjande och minskning av utsläpp. Åtgärder måste ses i ett helhetsperspektiv, varför ett ökat transportarbete ibland kan vara positivt för miljön.

Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Skogs Industrierna



VTI: Godstransporter och samhälls-ekonomiska kalkyler

- Dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister gällande godstransporter.
- Problemet består i att alla relevanta nyttor, som förbättrad tillförlitlighet, inte inkluderas på ett adekvat sätt.
- Kan laddas ner på VTI:s hemsida:
<http://www.vti.se/sv/publikationer/godstransporter-och-samhallsekonomiska-kalkyler/>



Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Skogs
Industrierna

Samhällsekonomiska kostnader

Var är de samhällsekonomiska nyttorna?

Godstransportrelaterade nyttor i kalkylerna

- Tidsvinster (VTTS = *value of travel time savings*, "tidsvärden")
- Förbättrad tillförlitlighet (VTV = *values of reduced travel time variability*, "förseningstidsvärden")
- Andra ej tidsrelaterade transportkostnadsbesparingar
- Inte specifikt: näringspolitiska effekter

→ Det saknas information om effektsamband mellan investering och dessa aspekter.



Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Skogs
Industrierna

Godskalkyler är systematiskt undervärderade

- Saknas transparent information om prognosticerade transportvolym
- Bristande kunskap om samhällsekonomiska kalkyler är inte tillräckligt hög:
 - forskning och utveckling av SEK är för plottrig
 - många projekt startar på "ny kula"
 - kalkylerna görs inte på heltäckande och transparent sätt



Näringslivets Transportråd
- för transportköpare

Skogs
Industrierna

Tåget går i tid – men vagnarna står kvar

- Vagnar är viktigare än tåg
- Tomvagnar kan vara viktigare än fyllda vagnar
- Idag har tomvagnar har inget samhällsekonomiskt värde



Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna

Näringslivets tre prioriterade frågor är:

1. Tillförlitlighet → **Redundans**
2. Tillförlitlighet → **Sårbarhet**
3. Tillförlitlighet → **Riskhantering**

- Riskhantering sysslar ALLA företag med dagligen – men inte Trafikverket
- Trafikverket planerar, investerar och underhåller för normalfallet



Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna

Prioriterade nationella järnvägsstråk

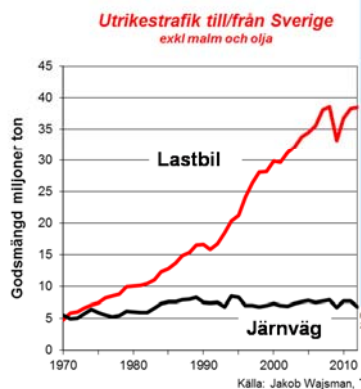
- Dubbelspår Hallsberg/Mjölby
- Hamnbanan/Marieholmsbron (kapacitet/risk)
- Bergslagsbanan Gävle – Kil/Väster om Vänern (kapacitet)



Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

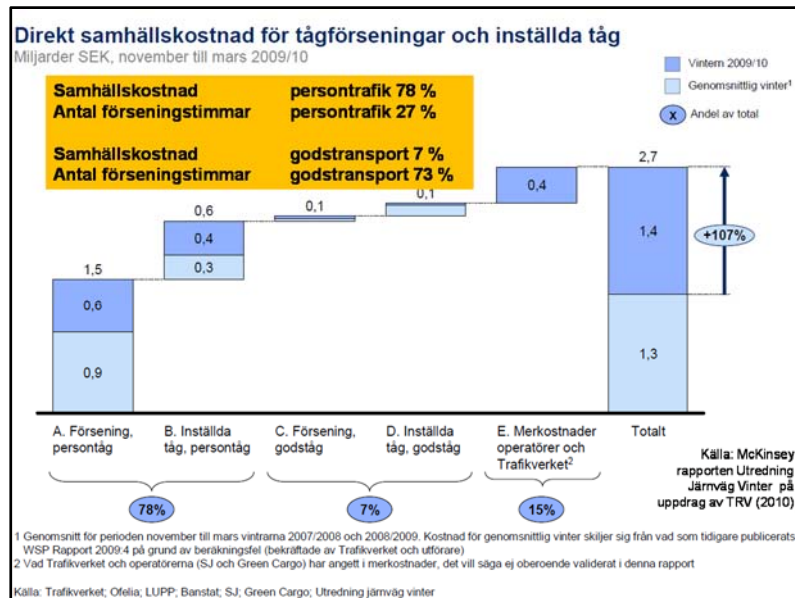


Varför har vi inte lyckats hittills – på Sveriges viktigaste godsstråk?



Utveckling av godstransporter på järnväg - KTH Järnvägsgrupp





Slutsatser

- Transporter är hållbara – de bidrar till handel, välbefinnande, rörlighet, och sänker utsläpp i världen – med lägre utsläpp blir de ännu mer hållbara!
- Dagens kalkyler är felaktiga då gods är systematiskt undervärderat
- Godskalkyler görs inte på heltäckande sätt
- Leder till att vi investerar "fel"
- Verkliga nyttor för järnvägen syns inte, eftersom godset är systematiskt undervärderat
- Vi måste ha en samhällsplanering som även innefattar riskhantering
- Det osannolika händer!
- Säkerställa transportförsörjning = sårbarheten måste minska
- Trafikverket måste börja arbeta med riskhantering & redundans!!
- Tillförlitlighet måste vara en faktor i samhällsekonomiska kalkylen

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna



Bilder som Anders Ljungberg visade under sin presentation på seminariet om samhällsekonomiska analyser



**Fungerar Trafikverkets arbete
med att uppnå hållbar tillväxt i de
samhällsekonomiska analyserna?**

Anders Ljungberg



**Trafikanalys ansvarar för
och arbetar bl.a. med....**

- En hel del statistik inom transportområdet.
- Följa Trafikverkets modellarbete vad gäller samhällsekonomiska analyser.
- Granska Trafikverkets nationella plan för transportsystemet och Trafikverkets årliga förslag på byggstarter.
- Sammanställer och analyserar transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgifter
- mm

Disposition



- Utgångspunkt
- Trafikverkets modellarbete och ASEK
 - Ett par kommentarer
- Ett bredare perspektiv

Utgångspunkt: Några frågor och ett konstateranden



- Ligger det i Trafikverkets **uppdrag** att uppnå *hållbar tillväxt i de samhällsekonomiska analyserna*?
- Är det ens möjligt och eftersträvansvärt att uppnå genom att endast använda samhällsekonomiska analyser?
- Det är vad som skall strävas efter av Trafikverket vid val av åtgärder totalt sett i en plan.

Utgångspunkt, forts.



- Resultaten av Trafikverkets samhällsekonomiska analyser är bra och säger en hel del om åtgärderna i sig.
- Men, de säger inte att de är de bästa åtgärderna...det beror på vad man valt mellan för alternativ, dvs hur åtgärden kommit fram.
- Hur fungerar de s.k. åtgärdsvalsstudierna?

Utgångspunkt, forts.



- I Trafikanalys granskning av Trafikverkets senaste plan (2015-2025) framkommer att det inte går att se vilka objekt som är bortvalda. Vi kan alltså inte analysera om de objekt som valts varit de bästa sett ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv.
- Det **direktiv** som ligger till grund för respektive planeringsomgång påverkar val av objekt i den plan som läggs. (De samhällsekonomiska analyserna spelar mindre roll).

Trafikverkets modellarbete och ASEK



- Mycket pågår och utvecklingen **går framåt**, och/men... Trafikanalys följandearbete visar....
- Utvecklingen går inte i den takt som Trafikverket tänkt: budget > utfall under de år som Trafikanalys följt arbetet.
- Inte tillräcklig tydlig prioritering utifrån utvecklingsplanen.
- Med en **tydligare prioritering** och ett utnyttjande av **budgeterade resurser** skulle ännu mer kunna göras.

Trafikverkets modellarbete och ASEK – ett par kommentarer



- **Godskalkyler och kalkylvärden** eftersatt (samt sjö- och luftfartskalkyl), men på gång **bra**, klart till ASEK 6? Viktigt för att erhålla trovärdigt och jämförbart beslutsunderlag.
- Enklare **verktyg** för användning i **tidiga skeden** vore önskvärt. Just för att nyttjas i **åtgärdsvalsstudier**.
- Analyser för **Drift- och underhållsåtgärder** svåra och mer metodutveckling önskvärd (pågår).



Modellarbete och ASEK - kommentarer forts.

- Samlad effektbedömning (**SEB**). Bra och lovvärt, men fylls inte i och förklaras i den utsträckning som tänkt. Att just lyfta fram fördelningseffekter och målanalys ges utrymme.
- Koldioxid. 1,08 kronor/kg och ökande med tiden. Bra. Högt sett i ett internationellt perspektiv.
- Trafikverkets kommande alternativtrafikprognos (/marginalkostnadstrafikprognos) Bra.



Modellarbete och ASEK - kommentarer forts.

- Vad gäller kalkylprinciper kan kanske (bör) skillnaden stad-landsbygd förtydligas än mer.
- Vissa effekter i stad räknas inte med: "Skönhet, Trevnad och Trygghet".
- Kanske ska metodiken att inkludera detta utvecklas av Trafikverket, eller..
- Stadsplanering för en "god" miljö, (baserat på metod, modeller och verktyg där värdet av resurser och människors värderingar beaktas.)

Ett bredare perspektiv



- Hållbar tillväxt \approx Hållbar **stadsplanering** i kombination med god prioriterad (och optimal) **kollektivtrafikförsörjning** och **marginalkostnadsprissättning** (inklusive optimal kollektivtrafiksubvention)?
- Och visst finns väl detta perspektiv i stor utsträckning i städernas planering?

2012/13:RFR1	FINANSUTSKOTTET Statlig styrning och ansvarsutkrävande
2012/13:RFR2	FINANSUTSKOTTET Utfrågningsprotokoll EU, euron och krisen
2012/13:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter
2012/13:RFR4	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av vissa frågor inom landsbygdsprogrammet
2012/13:RFR5	FÖRSVARsutskottet FöU Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde
2012/13:RFR6	CIVILUTSKOTTET Kontraheringsplikt vid tecknandet av barnförsäkringar
2012/13:RFR7	KU, FiU, KrU, UbU, MJU och NU Öppet seminarium om riksdagens mål- och resultatstyrning: vilka mål, vilka resultat?
2012/13:RFR8	UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om gymnasiereformen
2012/13:RFR9	UTBILDNINGsutskottet Förstudier om – Förskolan – Utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande
2012/13:RFR10	UTBILDNINGsutskottet Hur kan ny kunskap komma till bättre användning i skolan
2012/13:RFR11	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om folkhälsofrågor onsdagen den 27 mars 2013
2012/13:RFR12	ARBETSMARKNADsutskottet Mogen eller övermogen? – arbetsmarknadsutskottets offentliga seminarium om erfaren arbetskraft
2012/13:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om sjöfartens kapacitetsmöjligheter
2012/13:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om flygtrafikledningstjänsten – har vi landat i den bästa lösningen?
2012/13:RFR15	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om oredlighet i livsmedelskedjan
2012/13:RFR16	UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om hur ny kunskap bättre ska kunna komma till användning i skolan
2012/13:RFR17	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om en fossiloberoende fordonsflotta

2013/14:RFR1	SOCIALUTSKOTTET Etisk bedömning av nya metoder i vården – en uppföljning av landstingens och statens insatser
2013/14:RFR2	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid
2013/14:RFR3	KULTURUTSKOTTET En bok är en bok är en bok? – en fördjupningsstudie av e-böckerna i dag
2013/14:RFR4	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om funktionshinderspersion i kulturarvet
2013/14:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
2013/14:RFR6	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om ändring av riksdagens be- slut om höjd nedre skiktgräns för statlig inkomstskatt
2013/14:RFR7	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2013
2013/14:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Ett förlängt arbetsliv – forskning om arbetstagarnas och arbetsmarknadens förutsättningar
2013/14:RFR9	SOCIALFÖRSÅKRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vårdnadsbidrag och jämställdhetsbonus
2013/14:RFR10	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Subsidiaritet i EU efter Lissabon
2013/14:RFR11	SKATTEUTSKOTTET Utvärdering av skattelättnader för utländska experter, specialister, forskare och andra nyckelpersoner
2013/14:RFR12	UTBILDNINGSPOLITISKA UTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om PISA-undersökningen
2013/14:RFR13	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om icke smittsamma sjukdomar – ett ökande hot globalt och i Sverige (onsdagen den 4 december 2013)
2013/14:RFR14	KULTURUTSKOTTET För, med och av – en uppföljning av tillgängligheten inom kulturen
2013/14:RFR15	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om OECD:S handlingsplan mot skattebaseroering och vinstförflyttning
2013/14:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Framtidens flyg

2013/14:RFR17	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Översyn av ändringar i offentlighets- och sekretesslagstiftningen 1995–2012
2013/14:RFR18	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om socialtjänstens arbete med barn som far illa
2013/14:RFR19	UTBILDNINGSPÄREUTSKOTTET Utbildningsutskottets seminarium om utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande
2013/14:RFR20	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning För, med och av – en uppföljning av tillgänglighet inom kulturen
2013/14:RFR21	UTBILDNINGSPÄREUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 1: Skrivbordsstudie om autonomi- och kvalitetsreformerna
2013/14:RFR22	UTBILDNINGSPÄREUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 2: Intervjuundersökning med rektorer
2013/14:RFR23	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets hearing om framtidens luftfart – Har vi luft under vingarna?
2013/14:RFR24	JUSTITIEUTSKOTTET Offentlig utfrågning med anledning av EU-domstolens dom om datalagringsdirektivet

2014/15:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Stöd till lokala åtgärder mot övergödning
2014/15:RFR2	TRAFIKUTSKOTTET Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling
2014/15:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Samhällsekonomiska analyser
2014/15:RFR4	FÖRSVARsutskottet Blev det som vi tänkt oss? En uppföljning av vissa frågor i det försvarspolitiska inriktningsbeslutet 2009
2014/15:RFR5	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Huvudrapport
2014/15:RFR6	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 3: Enkätundersökning till studieansvariga
2014/15:RFR7	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 4: Den fallstudiebaserade undersökningens första fas