

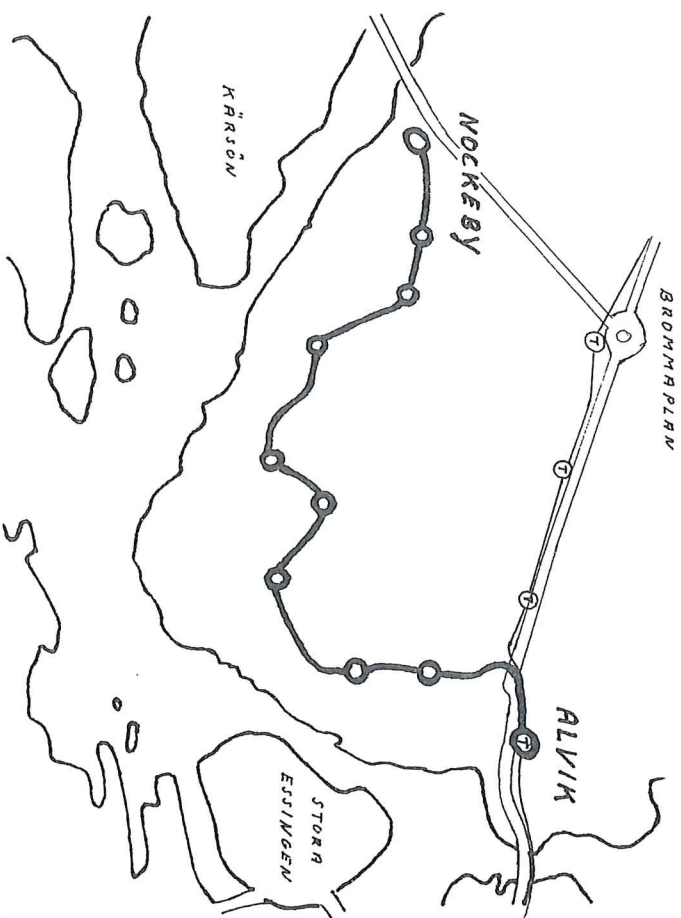
## 8 SAMHÄLLESEKONOMISKT BESLUTSUNDERLAG VID NEDLÄGGNING AV BANOR

### 8.1 Allmänt

Det femte och sista exemplet behandlar frågan om Nockebyspårvägen i Stockholm skulle behållas eller ersättas med bussar på spårvägens banvall. Exemplet visar bl a hur företagsekonomiska och samhällsekonomiska överväganden kan leda till olika slutsatser, hur parternas olika bedömningar kan fångas upp i var sitt analyschema, hur man genom en intervjuundersökning (betalningsviljeundersökning) kan få en uppfattning av spårvägens miljövärde (avsnitt 8.4) och hur ansvariga politiker har reagerat på det samhällsekonomiska beslutsunderlaget (avsnitt 8.6). Framställningen baseras på rapporten "Metod för samhällsekonomisk utvärdering av trafikinvesteringar - Tillämpningsexempel på Nockebybanan" (Ahlstränd, 1983b).

### 8.2 Den samhällsekonomiska analysen

Den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Nockebyområdet kan utformas på olika sätt. De tre alternativ som politikerna på ett tidigt stadium diskuterade var fortsatt drift av Nockebyspårvagnen, bussar på en särskild bussväg som skulle byggas på Nockebyspårvagnens banvall och bussar som skulle gå i det vanliga gätunätet. Politikerna beslutade att endast gå vidare med de två första alternativen. En anledning till detta var att bussar i det befintliga gätunätet skulle ge kollektivtrafikalternativen en starkt försämrade resstandard (se figur 8.1).



Figur 8.1 Nockebybanans sträckning mellan Nockeby och Alvik

För Nockebybanan innebär den befintliga situationen (nollalternativet) att man skulle driva spårvagnarna vidare på samma sätt som tidigare. Detta kunde man antingen göra genom att acceptera de höga löpande underhållskostnader, som normalt är en följd av att arbeta med gammalt material, eller genom att investera i en upprustning som skulle möjliggöra fortsatt spårvägsdrift i tio år med normala kostnader för löpande underhåll.

Upprustningsalternativet byggde på antagandet att det var ekonomiskt fördelaktigare att göra en engångsupprustning av vägnarna än att ta de ökade underhållskostnaderna när de skulle komma. Här jämförs därför bussalternativet enbart med upprustning av spårvägen.

Det spårvägsalternativ som valdes innebär således att man skulle göra en investering i upprustning av spårvagnarna och banan, som skulle möjliggöra fortsatt spårvägsdrift i 10 år. Bussalternativet innebär att man skulle avveckla spårvägen, bygga en bussväg och köpa bussar.

Det finns olika former av osäkerhet som kan påverka utfallet av en samhällsekonomisk bedömning. Man kan bl a skilja mellan statistisk osäkerhet och det som här kallas "bedömningsosäkerhet".

De statistiska måtten kan man använda när man vet säkert vad som skall mätas och hur det skall mätas. Det kan t ex gälla att mäta längden på vämpjiktiga med en given måttstock.

"Bedömningsosäkerheten" kan inte behandlas med statistiska metoder på vanligt sätt. Den uppkommer när inte alla är överens om vad som skall mätas och hur det skall mätas. Den eventuella förutfattade mening intressenterna har om vilket resultat som är det lämpligaste tenderar då att påverka bedömningarna. För Nockebybanan är spårnivån stor mellan de värden, som framförts av personer som har en förutfattad mening om att spårvägen bör läggas ner och de som har en förutfattad mening om att spårvägen bör bevaras.

Storstockholms lokaltrafik (SL) lade fram en utredning som rekommenderade att Nockebyspårvägen skulle läggas ner och ersättas av bussar. Personer som vill behålla Nockebybanan skrev ett PM där man kritiserade SLS beräkningar och lade fram egna siffror som var gynnsammare för spårvägsalternativet.

På samma sätt som för Ytterbysskolan görs här en beräkning som i stort följer ena sidans bedömningar och en som följer andra sidans. Bedömningarna diskuteras punkt för punkt ingående i bilaga 9 och där förklaras också orsakerna till skillnaderna mellan intressenternas bedömningar. Om någon av intressenterna framför uppenbart orimliga värden korrigeras dessa. Beräkningarna kompletteras också med effekter som glömts bort. I figur

8.2 presenteras den för bussalternativet gynnsamma bedömningen och i figur 8.3. den för spårvägsalternativet gynnsamma bedömningen.

Syftet med de två exemplen är att ge ansvariga politiker en referensram som kan vara till hjälp när beslutfattarna sätta i figur 8.4 skall uppskatta storleken av de olika faktorer som ingår i bedömningen. Förhoppningen är att metoden skall ge varje ansvarig politiker möjlighet att i lugn och ro fundera över omständigheter som talar för och emot olika kostnader och nyttor och därmed ge politikern god hjälp att komma fram till sina egna slutsatser.

I detta kapitel tas inte alla effekter i analys-schemat upp utan istället hänvisas till bilaga 9. I avsnitt 8.2.1 behandlas endast investeringskostnaderna för bussvägen. Avsikten är att ge ett exempel från bilaga 9.

De värden i analys-schemat som anger spårvägens betydelse ur tryck- och miljösynpunkt är hämtade från avsnitt 8.4.

#### 8.2.1 Investeringskostnader för bussväg

Spännvidden mellan olika experters bedömningar kan vara stor även när det gäller så handfasta kostnader som investeringskostnader. Gatukontoret i Stockholm beräknade att kostnaden för att bygga en bussväg på Nockebyspårvägens banvall skulle bli 12-13 Mkr medan SL beräknade kostnaden till 7 Mkr. Ansvariga politiker i Stockholms Läns landsting menade att kostnads-skillingen var orimligt stor så SL och gatukontoret fick i uppdrag att i ett gemensamt PM reda ut kostnaderna. I detta gemensamma PM kvarstod emellertid kostnadskillnaderna (Väggkostnader, 1980).

Priser Januari 1979	Kostnads- uppskattning enligt SL	Kostnads- uppskattning enligt gatu- kontoret
Ombyggnad av banvall	5,5 Mkr	9,6 Mkr
Reserverade busskörfritt och rondell vid Alvik	1,0 "	1,3 "
Anslutning till andra vägar och bussvändplats	0,5 "	1,8 "
Summa	7,0 Mkr	12,7 Mkr

Kostnadskillnaden mellan kalkylerna beror bl a på att gatukontoret menade att det skulle bli nödvändigt med en total ombyggnad av spårvägsreservatet från grunden, medan SLS experter menade att det skulle gå att lägga bussvägen på den nuvarande spårvägsbanken.

För busskörfritten vid Alviksvägen och rondellen vid Alviksplatan uppskattar gatukontoret kostnaderna till 1,3 Mkr. SLS beräkningar ligger på 1 Mkr.

För anslutning av bussvägen till andra vägar räknar gatukontoret med en kostnad på 1,3 Mkr. För en bussvändplats räknar såväl gatukontoret som SL med 0,5 Mkr.

Eftersom bussvägens avskrivningstid är 40 år medan kalkylperioden anpassats efter bussarnas livslängd och därför satts till 10 år får man från kostnaderna göra ett avdrag för det restvärde som bussvägen har vid kalkylperiodens slut. Restvärdet diskonteras med kalkylräntan på 6 % (avsnitt 2.1.2) och dras från investeringskostnaden. Kostnaden gynnsam för bussalternativet blir då 4,6 Mkr och kostnaden gynnsam för spårvägsalternativet blir 8,3 Mkr. Kostnaderna återfinns i figur 8.2 respektive 8.3.

Om politikerna skulle göra bedömningen att kostnaderna för byggandet av bussvägen var av avgörande betydelse för valet mellan spårväg och buss borde nästa steg vara att kalla in ansvariga experter från att de avskrivningstiderna...

Skulle efter detta osäkerhet och oenighet finnas kvar om den korrekta kostnaden kan man begära in anbud på byggandet av bussvägen. Då övertar byggföretaget risken för att kostnaderna skall bli större än vad företaget har utgått ifrån i sina kalkyler.

### 8.3 Slutatsar av analysen

I det samhällsekonomiska analys-schemat beräknas reala kostnadsbesparingar och nyttor för alla som påverkas av investeringen. Närmot tas inte finansiella transaktioner med i den samhälls-ekonomiska bedömningen som den avgift till företaget SL, som trafikanterna betalar för att få åka. Dessa intäkter skall istället tas med i den företagsekonomiska kalkylen. I analys-schemat läggs eventuella företagsekonomiska intäkter till de företagsekonomiska resurskostnaderna och kostnadsbesparingarna innan man drar slutsatsar om den företagsekonomiska lönsamheten. I exemplet antas att taxeintäkterna för SL blir desamma antingen Nockebyområdet får sin kollektivtrafikförsörjning med spårväg eller med buss. Något tillägg görs således inte i figur 8.2 och 8.3.

Enligt figur 8.2 skulle en merinvestering för SL på drygt 20 Mkr för att rusta upp spårvägen resultera i företagsekonomiska förluster med ett nuvärde på 5 Mkr.

Bedömningen i figur 8.3 visar däremot på en liten företagsekonomisk vinst. En investering på drygt 10 Mkr skulle ge drifts-kostnadsbesparingar med ett nuvärde på nära 12 Mkr.

I den ena bedömningen är de företagsekonomiska förlusterna stora och i den andra är vinsten liten. Det är därför troligt att man kan dra slutsatsen att det är oönsamt för SL att behålla spårvägen.

Stockholms kommuns finanser skulle påverkas endast genom att kommunen skulle stå för byggande och drift av en eventuell bussväg. Fortsatt spårvägsförsörjning är således kommunalekonomiskt (kommunalfinansiellt) lönsamt.

Företaget SL ägs av Stockholms läns landsting. De företags-ekonomiska kostnaderna och intäkterna skall därför räknas in i de landstingsekonomiska (landstingsfinansiella). Om företaget var privat, kommunalt eller statligt skulle den företagsekonomiska bedömningen inte räknas in i den landstingsekonomiska.

Den landstingsfinansiella kalkylen följer i stort den företagsekonomiska, men den blir något främännigare eftersom även effekterna på färdtjänsten av spårvägsnedläggningen tas med. Även landstingsfinansiellt torde det vara svårt att motivera en investering som gör det möjligt att behålla spårvägen.

Samhällsekonomiskt visar figur 8.2 att en investering på 17 Mkr skulle ge besparingar med ett nuvärde på bortåt 7 Mkr. Förlusten blir i detta fall 10 Mkr. Figur 8.3 visar däremot god samhällsekonomiskt lönsamhet. En investering på knappt 2 Mkr skulle ge besparingar med ett nuvärde på bortåt 80 Mkr.

Naturligtvis skall ansvariga politiker från det material som de båda parterna lagt fram dra sina egna slutsatsar. Avsikten med figur 8.4 är också att politikererna efter att ha studerat de båda sidornas argument i de tidigare figurerna skall kunna göra sina egna beräkningar. Mycket talar emellertid för att det är företagsekonomiskt oönsamt men samhällsekonomiskt lönsamt att behålla spårvägen.

I analys-schemat kan man se vilka grupper som skulle vinna och vilka som skulle förlora på fortsatt spårväg. De som vinner är boende i Nockebyområdet som får bättre miljö och trivsel om spårvägen får vara kvar och också kortare omstigningstider till tunnelbanan än vad som skulle vara fallet i bussalternativet.

Bilister som skall ta sig från Västerport in till Stockholm och omvänt genom rondellen vid Alviksplanen här också till vin-narna. Busslösningen förutsätter prioriterade signaler för

bussarna i Alviksrondeletten vilket skulle leda till minskat utrymme i rondellen för biltrafiken och därmed till biltköer. Förlovarna är alla skattebetalare i Stockholms län som inte tillhör vinnargrupperna ovan.

Figur 8.2 Spårvägsalternativets samhällsekonomiska lönsamhet. Bedömning gynnsam för bussalternativet.

RESURSINSATSER	SPARVÄGS-ALTERNATIVET MKR	BUSS-ALTERNATIVET MKR	MERINVESTERING FÖR SPARVÄGSALTERNATIVET MKR
Investering	34,3	12,6	21,7
SL	Bussväg 4,6		
Totalt	34,3	17,2	17,1
Driftskostnad per år			MERKOSTNAD FÖR BUSS-ALTERNATIVET MKR Nuvärde 1983 - 94
SL	5,3	4,7	- 0,6
Bussväg		0,1	- 0,1
0,8			0,8
EFFEKTER	BESKRIVNING		
Färdtjänst	Antal pensionärer med behov av färdtjänst ökar med 25 stycken	0,1	0,8
Kollektivtrafikant	Ökad omstigningstid vid Alvik m m (1åg tidsvärdering)	0,5	4,2
Vägrafrikant	Ökade köer vid Alviksplan uppvägs av minskad trafik i innerstaden	0	0
Kollektivandel	Bussalternativet medför ökad biltrafik till innerstaden med 20 bilar per dag	0,1	0,8
Trivsel och miljö	Intervjuundersökning ger medianvärde på 100 kr/år per hushåll i området	0,6	5,0
Övrigt		0	0
TOTALT (1979 ARS PRISER) MKR		0,8	6,6

#### SLUTSATSER

Företagsekonomiskt lönsamt att lägga ner spårvägen eftersom en merinvestering för SL på 21,7 Mkr ger en företagsekonomisk förlust med nuvärdet 5 Mkr.

Landsättningsekonomiskt lönsamt att lägga ner spårvägen eftersom en merinvestering på 21,7 Mkr ger en förlust för landsättandet med nuvärdet 4,2 Mkr.

Samhällsekonomiskt lönsamt att lägga ner spårvägen eftersom nuvärdet av besparingarna 6,6 Mkr inte når investeringskostnaden 17,1 Mkr.

Figur 8.3 Spårvägsalternativets samhällsekonomiska lönsamhet. Bedömning gynnsam för spårvägsalternativet.

RESURINSATSER	SPARVÄGS- ALTERNATIVET MKR	BUSS- ALTERNATIVET MKR	MERINVESTERING FÖR SPAR- VÄGSALTERNATIVET MKR
Investering			
SL	29,0	18,5	10,5
Bussväg	8,3	8,3	
Totalt	29,0	26,8	2,2
Driftskostnad per år			MERKOSTNAD FÖR BUSS- ALTERNATIVET MKR
SL	4,3	5,7	År 1983
Bussväg	0,4	0,4	Nuvärde 1983 - 94
			1,4
			0,4
			3,4
EFFEKTER	BESKRIVNING		
Färdtjänst	Antal pensionärer med behov av färdtjänst ökar med 100 stycken		0,3
Kollektiv- trafikanter	Ökad omstigningstid vid Alvik m m (hög tidsvärde-ring)		1,9
Vägrafikanter	Arskostnad för ombyggnad av Alviksplan för att undvika långa köer		2,0
Kollektivandel	Bussalternativet medför ökad biltrafik till innerstaden med 70 bilar per dag		0,4
Trivsel och miljö	Intervjuundersökningen ger medelvärde på 400 kr/år per hushåll i området		3,0
Övrigt	Ökad restid och minskad trivsel under byggnadstiden		0,1
TOTALT (1979 ÅRS PRISER) MKR			9,5
			79,7

#### SLUTSATSER

Företagsekonomiskt lönsamt att behålla spårvägen eftersom en merinvestering för SL på 10,5 Mkr ger en företagsekonomisk vinst med nuvärdet 11,7 Mkr.

Landsingsekonomiskt lönsamt att behålla spårvägen eftersom en merinvestering på 10,5 Mkr ger en vinst för landstinget med nuvärdet 14,2 Mkr.

Samhällsekonomiskt lönsamt att behålla spårvägen eftersom nuvärdet av besparingarna 79,7 Mkr överstiger investeringskostnaden 2,2 Mkr.

Figur 8.4 Spårvägsalternativets samhällsekonomiska lönsamhet.  
Formulär för beslutsfattarens bedömning.

RESURINSATSER	SPÅRVÄGS- ALTERNATIVET MKR	BUSS- ALTERNATIVET MKR	MERINVESTERING FÖR SPÅRVÄGSALTERNATIVET MKR
Investering			
SL			
Bussväg			
Totalt			
Driftskostnad per år			MERKOSTNAD FÖR BUSS- ALTERNATIVET MKR Nuvärde År 1983 - 94
SL			
Bussväg			
EFFEKTER	BESKRIVNING		
Färdtjänst			
Kollektiv- trafikanter			
Vägtrafikanter			
Kollektivandel			
Trivsel och mjö			
Övrigt			
TOTALT			

#### SLUTSATSER

Företagsekonomiskt lönsamt att spårvägen efter som en  
merinvestering för SL på MKR ger en företagsekonomisk

Landstingsekonomiskt lönsamt att spårvägen efter som en  
merinvestering på MKR ger en för landstinget.

Samhällsekonomiskt lönsamt att spårvägen efter som nu-  
värdet av besparingarna när investeringskostnaden.

## 8.4 Nockebybanans miljövärde

### 8.4.1 Metoder för värdering av kvalitativa effekter

En invändning som har framförts mot samhällsekonomiskt beslutsunderlag är att en del menar att det inte går att uppskatta värdet av (betalningsvilljan för) "mjuka" effekter som miljö och trivsel. Man skulle därför i de samhällsekonomiska bedömningarna överskatta värdet av "hårda" effekter som kostnader som leder till utbetalningar.

Det finns emellertid en rad metoder med vilka man kan uppskatta värdet av "mjuka" effekter. I vägexemplet i bilaga 2 används tre indirekta metoder. Den första innebär att man överlåter värderingen på experter som utgår från sina fackkunskaper. Således har värdet på de trafikolyckor som undviks uppskattats av experter. Dessa har emellertid i sin tur delvis grundat sin värdering på de olyckskostnader som kan räknas fram från politikernas beslut om hastighetsgränser. Den andra metoden är att studera skillnader i marknadsvärden. Värdet av de minskade bullerstörningarna uppskattas med hjälp av studier av marknadsvärden för likadana villor som ligger på olika avstånd från en trafikled. Den tredje metoden är att räkna ut kostnaderna för att bygga bort den störning som studeras. Vägverkets uppskattning av bullerstörningarnas kostnader baseras både på studier av marknadsvärden och på kostnader för att bygga bort bullret.

Det finns också direkta metoder för att bestämma storleken på kvalitativa effekter som saknar marknadsvärde. Två behandlas här.

Den första metoden är att studera människors faktiska beteenden när de står inför valsituationer. Man försöker beskriva de uppföringar som personer möter för de aktuella handlingsalternativen. Man får en "generaliserad kostnad" för varje alternativ. Valet kan t ex gälla färdväg från bostaden till arbetsplatsen. Uppföringarna för bilalternativet kan bestå av bilkostnader, parkeringskostnader, restid, gångtid



m m. För kollektivalternativet kan uppoffringarna bestå av biljettkostnad, gångtid, restid, väntetid, möjlighet till sittplats m m. När man har studerat ett tillräckligt stort antal personers faktiska val kan vikterna för de olika uppoffringarna räknas ut i pengar. Undersökningar baserade på avsittjade beteenden blir ofta stora och dyra eftersom det krävs många intervjuer för att man skall få signifikanta resultat och de jämpar sig inte för alla problemställningar.

Modellen kan i princip användas för alla valsituationer. Längst har man emellertid kommit på trafikområdet där Stockholms läns landstings trafikkontor är föregångare.

Den andra metoden är att fråga berörda personer om deras planerade framtida beteende när de befinner sig i en viss i detalj beskriven situation. Man bestämmer personernas betalningsvilja med hjälp av lämpligt utformade frågor. Tekniken har fördelen att man kan skala bort alla skillnader mellan alternativen utom den eller de man vill studera. Det kan då räckas med relativt små och billiga undersökningar.

Nackdelen med intervjuundersökningar, där man försöker uppskatta berörda personers betalningsvilja för att t ex behålla en lokal skola eller spårväg, kan vara att en sådan intervjuundersökning om den inte omfattar en juridiskt bindande betalningsförbindelse skulle kunna störas av taktiska svar. Individerna kan svara örligt för att påverka beslutet i en viss riktning. Intressegrupper kan av samma skäl söka påverka dem som kan bli aktuella för intervjuer att t ex ange en högre betalningsvilja än de faktiskt har.

Denna svårighet kan undvikas om man genomför betalningsviljeundersökningar där de tillfrågade får binda sig för att betala den betalningsvilja de uppger. Samtidigt ger detta en delfinansiering av den offentliga tjänsten som studeras. I avsnitt 8.5 diskuteras hur en juridiskt bindande betalningsviljeundersökning skulle kunna läggas upp för Nockebybanan.

Värdering av kvalitativa effekter i samhällsekonomiska bedömningar behandlas närmare i bilaga 3.

#### 8.4.2 En undersökning av Nockebyspårvägens miljövärde

I den samhällsekonomiska bedömningen i figur 8.2 och 8.3 förekommer trivsel- och miljöeffekter i analysarbetet. Underlaget för dessa värden har hämtats från en hemintervjuundersökning som genomfördes i Nockebyområdet år 1980. En närmare redogörelse för undersökningen finns i bilaga 3 kapitel 3. Uppläggningen av undersökningen baserades på erfarenheter från en tidigare större intervjuundersökning som utfördes i Sollentuna i samarbete med SL. Syftet med undersökningen i Sollentuna var att testa metoden att värdera "mjuka" effekter av åtgärder från samhällets sida med hypotetiska frågor. Frågorna gällde bl a värdet av trivselskillnaden mellan att åka pendeltåg och direktbuss och värdet av sittplats jämfört med ståplats (Ahlsstrand, 1983c).

Syftet med undersökningen i Nockebyområdet var att via intervjuer baserade på hypotetiska frågor ta reda på hur invånarna i ett område längs med Nockebyspårvägens värderade "trivseln" av denna, jämfört med buss på spårvägens banvall, uttryckt i betalningsvilja för bevarande av spårvägsstämningen.

Intervjuer med 48 personer genomfördes under tiden slutet av maj till slutet av juni 1980. 47 personer föredrog spårvagn och en person buss. Hushållens betalningsvilja för att behålla spårvägen låg till stor del (21 av 47) samlade på medianvärdet 100 kronor per år. Med 99 % sannolikhet täcks medianvärdet av konfidensintervallet 100 - 150 kronor. Medelvärdet låg på 380 kronor per år.

För att testa frågeformuleringarnas inverkan på svaren delades intervjupersonerna upp i två grupper. Hälfen av intervjupersonerna fick en utförlig fråga där de förvarnades om att de själva skulle kunna få betala medan den andra hälften fick en kort fråga där man inte talade om betalning.

Den långa frågan formulerades på följande sätt:

"SL har rekommenderat politikererna i landstinget att lägga ner Nockebyspårvagnen med motiveringen att det blir dyrare för SL att fortsätta med spårvagnen än att sätta in bussar. Man anser inte att det är rimligt att alla landstingets invånare skall vara med och betala den högre kollektivtrafikstandarden som de som bor längs Nockebybanan nu har."

Det bussalternativ som vi här antar blir aktuellt är en busslinje som går på en bussväg som byggs på spåren, hållplatserna ligger på samma ställe som nu, restiden blir densamma som nu, liksom turrtäthet och möjligheter att få sittplats. Omsättning vid Älvik över plattformen skall även vid bussar ske på samma sätt som idag.

Antag att man bildar "Föreningen Nockebybanan" och att de som bor längs denna bana var och en bidrar med ett belopp som motsvarar vad just de anser det vara värt att ha Nockebyspårvagnen kvar.

Bidragen skulle vara frivilliga. Alla skall som vanligt kunna åka Nockebyspårvagn på sina 70-kort. De som betalar bidrag skulle få medlemskort och medlemsnål i "Föreningen Nockebybanan".

Om de frivilliga bidragen tillsammans uppgår till minst SLS merkostnad för att driva Nockebyspårvagnen så drivs spårvagnen vidare annars läggs den ned.

Om de frivilliga bidragen överskrider merkostnaden sparas de för att täcka merkostnader under framtida år.

Om den totala villigheten att betala för att ha Nockebybanan kvar överstiger merkostnaden är det tänkbart att man kommer tillbaka till Er för att samla in hushållets frivilliga bidrag till Nockebybanan innan slutligt beslut fattas om att ha banan kvar. Vi är därför angelägna om att den villighet att betala

som Ni anger är ungerfär samma som Er hushåll sedan skulle betala vid en insamling. Er svar är konfidentiellt och medför inga juridiska förpliktelser.

Skulle Ni vara villiga att för att ha Nockebyspårvagnen kvar för Er hushåll betala 3 öre per dag som motsvarar 83 öre per månad eller 10 kr per år?"

Motsvarande fråga ställdes sedan med högre kostnadsalternativ: 30 öre per dag som motsvarar 8 kr per månad och 100 kr per år, 3 kr per dag som motsvarar 83 kr per månad och 1 000 kr per år, osv.

När storleksordningen bestämts med denna skalan övergick man till en finare skala för att finna en mera preciserad uppskattning av betalningsviljan.

Den andra hälften av intervjupersonerna fick en kort fråga där man inte nämde att intervjupersonernas värdering (betalningsvilja) skulle kunna resultera i en betalning. Medianvärdet blev detsamma 100 kr per år vid bägge frågeformuleringarna och skillnaderna i konfidensintervallen blev små.

I en samhällsekonomisk utvärdering som syftar till att finna den effektivaste trafiklösningen skall man i princip räkna med medelvärdet, eftersom detta bygger på att alla intervjupersonernas betalningsviljor summeras.

Motiv för att i stället använda medianvärdet skulle kunna vara att det finns en risk för att medelvärdet har dragits upp av ett antal för högt uppgivna värderingar. Någon eller några av dessa skulle kunna vara beroende av att intervjupersonen tänkte taktiskt eller inte riktigt hade funderat igenom om han var villig att stå för sin värdering.

I den samhällsekonomiska bedömningen kan det därför vara lämpligt att använda alternativa trivselvärden som ligger mellan medianvärdet 100 kr och medelvärdet 380 kr per hushåll och år. Antalet hushåll uppgår enligt folk- och hushållräkningen 1975 till 4 380 stycken.

Som en värdering gynnsam för bussalternativet multipliceras medianvärdet 100 kronor per år med 4 250 hushåll vilket ger 0,44 Mkr per år. En värdering gynnsam för spårvägsalternativet blir medelvärdet 382 kronor gånger 4 500 hushåll eller 1,72 Mkr per år.

Till detta läggs spårvägens värde för personer som tidigare bott i området och för personer som besökt Nockebyområdet.

Även personer som aldrig åkt med banan kan anse att det är bra om Stockholms sista spårvagn får vara kvar.

För att ta hänsyn till Nockebybanans värde för personer som idag inte bor i området görs ett tillägg på 0,16 Mkr per år i bedömningen som är gynnsam för bussalternativet och med 1,25 Mkr per år i bedömningen som är gynnsam för spårvägen. De övriga värdeökningarna som ligger till grund för bedömningarna återfinns i bilaga 9, kapitel 9. Läggas dessa värden ihop fås de totala värden för trivsel och miljö som återfinns i figur 8.2 och 8.3.

Dessa övärdeökningar illustrerar svårigheten att finna ett "korrekt" värde. Detta gäller inte bara "mjuka" faktorer som trivsel utan även "hårda", som kostnaden för att bygga en bussväg (se avsnitt 8.2.1). Det är därför mycket viktigt att övärdeökningen om vad som är rimliga kostnader inte görs dolt i utredningsmaterialet utan öppet så att politikerna kan förstå dem och göra egna bedömningar.

#### 8.5 En finansieringsmöjlighet

Vid intervjuundersökningen i Nockebyområdet, som beskrivs i avsnitt 8.4, förvarnade intervjuarna om att de kanske skulle komma tillbaka för att samla in hushållens frivilliga bidrag till Nockebybanan. Ingen av de personer, som fick frågan där förvarningen ingick, opponerade sig mot en eventuell insamling.

De boende i Nockebyområdet vill naturligtvis helst behålla spårvägen utan att betala något extra och de menar säkert att det är orättvist att de skall betala extra för sin kollektivtrafik när inga andra gör det. Landsstingspolitikernas motargument skulle då kunna vara att betalningen är frivillig. Står inte Nockebyborna för merkostnaden läggs banan ner och invånarna ges fullgod kollektivtrafikförserjning med bussar.

Landsstingspolitikerna kan också framhålla att det finns många skattebetalare i länet som menar att Nockebyområdet består av fina villakvarter och att det inte är rimligt att samtliga landstingets invånare inklusive de lågavlönade skall vara med och betala den högre kollektivtrafikstandard för Nockebyborna, som spårvägen innebär. Det kan också vara så att Stockholms läns landsting har mycket pressade finanser. Man har inte möjlighet att dra ner någon annanstrans för att frigöra medel för Nockebybanan.

Om värdet för Nockebyborna av att ha banan kvar ligger högre än merkostnaderna för att behålla spårvägen borde det vara ett bättre alternativ för de boende att själva betala merkostnaden för den högre offentliga servicen på kollektivtrafikområdet än att se banan nedlagd.

I den betalningsundersökning som genomfördes i Nockebyområdet och som redovisas i avsnitt 8.4 finns en risk att en del av intervjupersonerna av taktiska skäl uppgav en för hög betalningsvilja för att öka möjligheten att få ha banan kvar. Det kostade inget extra.

Om motsvarande undersökning hade genomförts med skillnaden att intervjupersonerna som avslutning fick skriva på en juridiskt bindande förbindelse att betala in det uppgivna beloppet skulle det ha funnits en risk för underskattning av betalningsviljan. Vissa intervjupersoner skulle då kunna chansa på ett betalningsviljan skulle räcka till för att behålla banan även om intervjupersonen själv band sig för ett lägre belopp än hans verkliga betalningsvilja.

Om en del intervjupersoner fick uppge sin betalningsvilja utan att behöva betala och andra fick skriva på juridiskt bindande betalningsförbindelser skulle man få ett intervall där övre gränsen ges av de som kan tänkas överskatta betalningsviljan av taktiska skäl och nedre gränsen av de som kan tänkas underskatta betalningsviljan också av taktiska skäl.

Professor Peter Bohm har genomfört ett antal studier för att bestämma detta intervall (se bilaga 3 kapitel 2). En studie avsåg en planerad busslinje mellan Huddinge sjukhus och Fridhemsplan i Stockholm (Bohm, 1983). Sammanlagt 71 personer skrev på juridiskt bindande förbindelser. Därav skulle 33 betala den uppgivna betalningsviljan om busslinjen blev av. Övriga 38 skulle betala 10 kr per månad för busskortet oberoende av vilken betalningsvilja de uppgav. Den samlade betalningsviljan visade sig emellertid inte räckta till för att inrätta busslinjen.

Det antages här, för att göra framställningen konkret, att SL och aktionsgruppen "Rädda Nockebybanan", eventuellt med hjälp av en utomstående expert, enats om att landstingets och kommunens merkostnader för att behålla Nockebybanan i stället för att gå över till bussalternativet skulle uppgå till 450 000 kr om året. Det innebär en genomsnittskostnad på omkring 100 kr om året per hushåll i Nockebyområdet.

Om intervjuundersökningen i Nockeby (avsnitt 8.4) hade omfattat juridiskt bindande betalningsåtaganden och stickprovundersökningen indikerat att mer än 450 000 kr kunde insamlas årligen för att täcka merkostnaderna för spårvägen skulle detta kunna vara ett motiv för politikerna att låta genomföra en insamling.

En viktig förutsättning för en insamling skulle vara att det fanns ett klart politiskt beslut med innebörden att spårvägen skulle behållas om de pengar som samlades in minst skulle uppgå till ett i förväg angivet belopp (450 000 kr) och att banan i annat fall skulle läggas ner.

Stickprovundersökningen skulle bara beröra en liten andel av de drygt 4 000 hushållen i området. Övriga hushåll skulle kunna få intervjuformulär och juridiskt bindande betalningsförbindelser med posten.

Upprustningen av Nockebyspårvägen beräknades ha en livslängd på tio år. Beslut om investeringar kan motivera att berörda personer binder sig för årliga bidrag under längre perioder än ett år.

Flera av de politiker i Stockholms läns landstings trafikanvänd, som intervjuades om Nockebyexemplet (avsnitt 8.6), menade att man borde samla in frivilliga bidrag från Nockebyborna för att finansiera merkostnaden för spårvägen.

Ur fördelningsynpunkt borde det vara tilltalande att finansiera en offentlig service, som bibehållandet av Nockebyspårvägen, med frivilliga bidrag från boende i området istället för att som nu är fallet finansiera merkostnaden för Nockebybanan genom en beskattning av alla invånare i Stockholms läns landsting som betalar kommunalskatt. Det är inte frågan om privatisering av offentlig service utan endast om finansiering. En finansiering där de som är mest angelägna betalar mest och de som har pressad ekonomi inte behöver betala något.

Finansiering av kollektiv offentlig service med frivilliga bidrag kan sägas ha sin rötter i de donationer som privatpersoner genom åren gjort för olika offentliga verksamheter. Ett exempel som emellertid ligger närmare situationen för Nockebyspårvägen gäller skulpturgruppen "Paradiset" som 1971 fick sin nuvarande plats på Skeppsholmen i Stockholm.

Under några år har föreningen "Flytta Paradiset" framhållit att "Paradiset" på Skeppsholmen i Stockholm stör stadsbildan och bör flyttas. En motgrupp har också bildats "Paradisets vänner". Utbildningsdepartementet har i brev till föreningen "Flytta Paradiset" sagt att det finns goda möjligheter till ett positivt beslut av regeringen om två villkor är uppfyllda. Det ena villkoret är att en donation från föreningen täcker

alla kostnader för flyttningen och det andra att Moderna museet, byggnadsstyrelsen, föreningen och skulpturgruppens konstnärer är överens. Kostnaderna för en flyttning uppskattas till 450 000 kronor. Insamlade medel täckte väl de uppskattade kostnaderna i januari 1986. En flyttning av skulpturerna in på Skeppsholmen torde ske så snart alla inblandade är överens.

Juridiskt bindande betalningsvilljorundersökningar har inte genomförts för normala samhällsplaneringsåtgärder som nedläggning av en skola eller en bana eller tillkomsten av önskad offentlig service. Tekniken befinner sig på forskningsstadiet och innan man uttalar sig om dess allmänna användbarhet borde ett antal insamlingar genomföras som forskningsprojekt. Det är viktigt att få en uppfattning om kostnaderna för att administrera sådana insamlingar.

Ett ständigt problem för personer med ansvar för den offentliga sektorns ekonomi antingen det är på det kommunala, landstingskommunala eller statliga planet är att grupper som ställer krav på offentlig service kan göra detta i vetskapen om att det knappast är de själva utan andra som med sina skatter skall betala den service gruppen har nytta av. Om möjligheten fanns att lägga finansieringen av servicen på den grupp som ställer krav skulle de ekonomiansvarigas situation förbättras avsevärt.

#### 8.6 Ansvariga landstingspolitikerns synpunkter på beslutsunderlaget

Politikernas åsikter om det föreslagna samhällsekonomiska beslutsunderlaget har naturligtvis avgörande betydelse för beslutsunderlagets möjlighet att bli ett nyttigt inslag i den offentliga beslutsprocessen.

Det samhällsekonomiska beslutsunderlaget för Nockebybanan (se avsnitt 8.1 - 8.4) skickades till politikerna i Stockholms läns landstings trafiknämnd ungefär samtidigt som förvaltningens ordinarie beslutsunderlag blev fördigt. Politikerna fick på detta sätt möjlighet att både studera det ordinarie beslutsunderlaget och det samhällsekonomiska alternativet, när de

skulle ta ställning till Nockebypårvägens framtid. Politikerna intervjuades under hösten 1980 (Ahlstrand, 1983b). Undersökningen redovisas detaljerat i bilaga 4.

Av trafiknämndens arton ledamöter gav tolv fullständiga svar. På and dessa var nämndens ordförande och förste och andre vice ordföranden samt oppositionslandstingsrådet. Den första frågan behandlade önskvärheten av att beslutsunderlaget innehåller såväl en samhällsekonomisk, som en kommunal ekonomisk och en företagsekonomisk bedömning. Alla politikerna ansåg att detta var mycket viktigt utom en som tyckte att det var ganska viktigt.

Den andra frågan hade följande lydelse. "Anser Ni det vara viktigt att man tar med alla betydande effekter i beslutsunderlaget även de svårkvantifierbara som trivsel effekter?"

Av politikerna ansåg 65 % att det var viktigt att alla effekter togs med i beslutsunderlaget - även trivsel effekterna. Endast en ansåg att det var onödigt.

Den tredje frågan utgick ifrån figurerna 8.2 och 8.3. Politikerna tillfrågades om de ansåg det vara viktigt att beslutsunderlaget omfattar såväl höga som låga rimliga värden på olika kostnader och effekter. 90 % ansåg att det var mycket eller ganska viktigt. Ingen tyckte att det var onödigt.

Den fjärde frågan utgick från ett analyschema som motsvarade figur 8.4 och gällde önskvärheten av att politikerna får underlag för egna bedömningar. Av politikerna ansåg 75 % att detta var mycket eller ganska viktigt. Ingen ansåg det vara onödigt.

Den femte frågan hade sin bakgrund i de konflikter som regelbundet uppstår mellan en förvaltning som skall representera allmänintresset och en lokal opinion, ofta organiserad i en aktionsgrupp, som representerar de personer som berörs direkt.

Frågan gäller om starka lokala opinioner som framför åsikter som strider mot förvaltningens åsikter skall få resurser av t ex landstinget för att engagera motexperter. Av politikerna

ansåg 40 % att detta var mycket eller ganska viktigt 25 % ansåg att det var onödigt och 25 % att frågan fick lösas från fall till fall.

Den sätte frågan gällde den intervjuundersökning om Nockeby-spårvagnens trivsel- och miljövärde som behandlas i avsnitt 8.4. Politikerna tillfrågades om de ansåg det vara viktigt att genomföra sådana undersökningar för att ge politikerna en viss ledning vid uppskattningen av betydelsen av svårkvantifierbara faktorer.

Av politikerna ansåg 67 % att det var mycket eller ganska viktigt att genomföra intervjuundersökningar enligt modellen från Nockebyundersökningen. Två politiker (17 %) ansåg att det var onödigt.

Den sjunde frågan behandlade det beslutsunderlag för Nockeby-spårvagnen som politikerna hade fått ta del av. Underlaget motsvarade avsnitten 8.1 - 8.4. Frågan var om beslutsunderlaget hade varit till hjälp för politikerna när det gällde att överblicka kostnader och effekter som inverkade på alternativa lösningar av Nockebyområdets kollektivtrafikförstärkning.

Av politikerna ansåg 40 % att de hade haft god hjälp av materialet, 40 % ansåg att de skulle ha haft god hjälp om de studerat materialet närmare och övriga 20 % ansåg att de inte studerat materialet tillräckligt för att ha en åsikt.

Den åttonde frågan hade följande lydelse. "Anser Ni det viktigt att man utvecklar en standardmetodik för samhällsekonomisk utvärdering av trafikinvesteringar så att politiker och planerare slipper att lära sig förstå nya sätt att presentera kalkylen för varje ny investering?"

Av politikerna ansåg 85 % att detta var mycket eller ganska viktigt. Ingen menade att det var onödigt.

Den nionde frågan hade samband med föregående fråga och var formulerad på följande sätt. "Anser Ni det viktigt att kommunförbundet, landstingsförbund, finansdepartement, samhälls-

ekonomer m fl rekommenderar en standarduppläggnings av den samhällsekonomiska utvärderingsmetodiken?".

Av politikerna ansåg 75 % att detta var mycket eller ganska viktigt. En ansåg det vara onödigt.

Den tionde frågan slutligen, var följande. "Anser Ni det vara viktigt att göra likartade utvärderingsschema med kommentarer och likartade undersökningar av svårkvantifierbara effekter som t ex trivseleffekter i samband med andra aktuella omstridda trafikprojekt?"

Av politikerna ansåg 85 % att detta var mycket eller ganska viktigt. Bara en ansåg det vara onödigt.

Svaren på de tio frågorna kan knappast tolkas på något annat sätt än att en klar majoritet av politikerna i landstingets trafiknämnd välkomnade ett öppet samhällsekonomiskt beslutsunderlag. De vill också att beslutsunderlaget skall läggas upp på ett standardiserat sätt som helst förenkras hos landstingsförbundet, kommunförbundet och finansdepartementet.

Ingen av de intervjuade politikerna i Stockholms läns landstings trafiknämnd var "trafikexpert" i den meningen att politikern hade utbildning och yrkeserfarenhet inom trafikområdet. Trafiknämndens politiker borde därför inte ha åsikter om samhällsekonomiskt beslutsunderlag som var beroende av deras ställning som "trafikpolitiker".

## 9 AVSLUTANDE SYNUNKTER

### 9.1 Erfarenheter från exemplen

I rapporten presenteras sex exempel på samhällsekonomiskt beslutsunderlag. Exemplet behandlar olika områden och ger sammanfattning om den nytta politiker och tjänstemän kan ha av att få ett underlag som ger en öppen helhetsbild av de olika aspekter som kan påverka ett visst beslut.

Exemplet är inte utvalda för att de är särskilt lämpade för samhällsekonomiska bedömningar. Metoden kan alltid användas när väl definierade handlingsalternativ ställs mot varandra och när effekterna av dessa handlingsalternativ i detalj kan identifieras, kvantifieras och i viss utsträckning värderas. Handlingsalternativen kan t ex vara olika investeringar, olika behandlingsformer, olika driftsåtgärder eller olika organisationsformer. Vid alla bedömningar bör man utgå från nolllalternativet, som innebär att man behåller det befintliga tillståndet.

Om man istället försöker greppa över stora områden som sjukvårdens samhällsekonomiska lönsamhet, hissarnas samhällsekonomiska nytta eller väginvesteringsarnas samhällsekonomiska avkastning har man små möjligheter att lyckas utan mycket stora arbetsinsatser.

Det övergripande motivet för användning av samhällsekonomiskt beslutsunderlag framgår av avsnitt 2.1. Det är att man genom samhällsekonomiska bedömningar får kunskap om det för medborgarna effektivaste sättet att använda samhälls resurser, när olika alternativ jämförs med varandra. Förutom detta övergripande motiv kan erfarenheterna från exemplet sammanfattas i sju delmotiv.

Det första motivet är att öppet, välstrukturerat samhällsekonomiskt beslutsunderlag på ett enkelt sätt kan klargöra skillnaden mellan den företagsekonomiska (förvaltningsfinansiella), kommunalekonomiska (kommunalfinansiella), landstingsekonomiska (landstingsfinansiella) och samhällsekonomiska lönsamheten. Nu

förekommer ofta beslutsunderlag där en investering eller annan resursinsats framställs som ekonomiskt lönsam. Det kan då vara svårt för politiker och tjänstemän att veta om det rör sig om t ex företagsekonomisk eller samhällsekonomisk lönsamhet. Gårdsanläggningen i kvarteret Trasten (kapitel 5) var klart företagsekonomiskt olönsam men samhällsekonomiskt lönsam. Det samma gäller för förbifart Trekanten i (kapitel 6) och för Nockebybanan (kapitel 8). Det kan däremot under vissa antaganden vara företagsekonomiskt lönsamt men samhällsekonomiskt olönsamt att behålla Ytterbyskolan (figur 7.2).

Det andra motivet för samhällsekonomiskt beslutsunderlag är att det är möjligt att presentera sådant underlag enligt en standardiserad uppläggning. En sådan enhetlig uppläggning har använts för rapportens sex exempel. Det borde underlätta för politiker att förstå samhällsekonomiskt beslutsunderlag om det ställs upp på samma sätt varje gång. Det borde också underlätta för tjänstemän att ha en mall att utgå ifrån när de ställer samman samhällsekonomiskt beslutsunderlag. I intervjuerna med landsstingspolitiker (avsnitt 8.6) ansåg 85 % av dessa att det var mycket eller ganska viktigt att ha tillgång till en standardmetod för upprättande av samhällsekonomiskt beslutsunderlag.

Det tredje motivet har anknytning till det andra. Det förekommer ibland att intressenter, som vill ha offentligt stöd i en för dem angelägen fråga, hänvisar till samhällsekonomiska vinster framräknade i ofta mycket otillfredsställande partskalkyler. Om utgiftsprövande organ som finansdepartementet, kommunala finansförvaltningar m fl krävde att sådana kalkyler skall följa en "standardmall" för att bli beaktade, skulle det bli avsevärt svårare för intressenterna att lägga fram ofullständiga beräkningar och avsevärt lättare för departements tjänstemän och tjänstemän i kommuner och landsting att avslöja bristerna.

Det fjärde motivet för samhällsekonomiskt beslutsunderlag är att det lämpar sig väl för att på ett strukturerat sätt presentera båda parternas åsikter vid kontroversiella investeringar. En kommunal förvaltning med uppgift att representera allmänintresset står ibland mot en lokal opinionsgrupp. Den

kommunala förvaltningens bedömning kan då visa att det är ekonomiskt lönsamt att lägga ner t ex en skola (kapitel 7) eller en bana (kapitel 8) medan aktionsgruppernas kalkyler visar att det är lönsamt att behålla skolan eller banan.

Den metod som presenteras i rapporten ger möjlighet att inom en given ram göra en beräkning baserad på de värden som framförs av ena parten och en som baseras på de värden som framförs av andra parten. Skillnaderna mellan bedömningarna förklaras öppet i underlaget så att ansvariga politiker själva kan bidra sig en uppfattning om vad de anser vara ett realistiskt utfall. Om parterna står långt ifrån varandra kan det vara lämpligt att en oberoende expert inkallas, som kan försöka minska avståndet mellan bedömningarna eller göra en egen fristående bedömning.

Det femte motivet för samhällsekonomiskt beslutsunderlag är att det tar med de "mjuka", kvalitativa effekterna av olika åtgärder. Vid samhällsekonomiska bedömningar värderas effekter som saknar marknadsvärde i princip till de berörda personernas egna värderingar av (betalningsvilja för) effekten i fråga. Personer som har nytta av den offentliga sektorns tjänster kommer därför i centrum för uppmärksamheten i samhällsekonomiskt beslutsunderlag, vilket torde vara en förutsättning för en effektiv offentlig sektor.

I rapporten presenteras två marknadsundersökningar (betalningsviljeundersökningar) för offentliga tjänster. Den ena gäller värdet av en sanerad gård (kapitel 5) och den andra Nockeby-spårvägens miljö- och trivselvärde (avsnitt 8.4). Vidare diskuteras juridiskt bindande undersökningar där intervjupersonerna måste betala in ett belopp som motsvarar den betalningsvilja de uppger för något i närmiljön som de vill ha eller ha kvar. Undersökningarna kan ge ansvariga politiker ledning när de skall uppskatta berörda personers värdering av en offentlig tjänst.

Ett sjätte motiv är att samhällsekonomiskt beslutsunderlag kan bidra till att stärka inflytandet från politiker och från kon-



sumenter av offentliga tjänster på den beslutsprocess som leder till produktion av offentliga tjänster (se avsnitt 2.2).

Intervjuer med politiker i Stockholms läns landstings trafiknämnd visade att politikerna ställde sig mycket positiva till samhällsekonomiskt beslutsunderlag (avsnitt 8.6). En förklaring till detta torde vara att politikerna välkomnade ett öppet beslutsunderlag som gav dem bättre möjligheter att dra egna slutsatser. En allmän användning av sådant beslutsunderlag skulle medföra att politikernas ställning stärks i förhållande till tjänstemännen i förvaltningarna.

Ett sjunde och sista motiv för samhällsekonomiskt beslutsunderlag är att det ger en god bild av en resursinsats fördelnings-effekter. Hissinvesteringen (kapitel 4) skulle gynna pensionärer och andra boende i hyreshusen medan skattebetalarna skulle stå för största delen av kostnaderna. Gårdssaneringen (kapitel 5) gynnar de boende medan skattebetalare och fastighetsägaren står för kostnaderna. Ett behållande av Ytterbyskolan (kapitel 7) gynnar framför allt elever och föräldrar som bor i Roslags-Näsby. Om Nockebybanan (kapitel 8) blir kvar gynnas de boende i Nockebyområdet medan Stockholms läns landstings skattebetalare står för kostnaden.

De grupper som gynnas av investeringarna i rapporten är inte homogena grupper utan de består av personer med olika inkomster och med varierande svårigheter att få lönen att räcka till.

I exemplet som behandlar gårdssaneringen, Ytterbyskolan och Nockebybanan är det möjligt att lokalt klart avgränsa de personer, som kan ha nytta av investeringarna, och jämföra deras inkomster med medelinkomsten i kommunen för personer i motsvarande försörjningssituationer. Ligger genomsnittsnivån i den gynnade gruppen klart under medelnivån för kommunen kan åtgärden kanske anses vara fördelningspolitiskt önskvärd. Ligger genomsnittsnivån över genomsnittsnivån för kommunen, vilket torde vara fallet för Ytterbyskolan och Nockebybanan, kan åtgärden kanske anses vara fördelningspolitiskt mindre önskvärd om finansieringen sker skattevägen. Om de som har nytta av

investeringen också svarar för merkostnaden enligt de tankegångar som presenteras i avsnitt 8.5 får man ingen negativ fördelningsseffekt mellan den "gynnade gruppen" och övriga grupper.

## 9.2 Slutsatser

I denna rapport har sex exempel på samhällsekonomiskt beslutsunderlag presenterats. Den nytta som beslutsfattande politiker och tjänstemän kan ha av underlaget har i avsnitt 9.1 sammanfattats i ett övergripande motiv och sju delmotiv för att använda samhällsekonomiskt beslutsunderlag.

Samhällsekonomiska bedömningar utgår från "vanligt" beslutsunderlag som kompletteras med de effekter som kan saknas. Effekterna värderas sedan efter bestämda regler som bl a innebär att man utgår ifrån de berörda människornas egna värderingar (betalningsviljan).

Mellan exemplen ingår två för vilka samhällsekonomiskt beslutsunderlag inte tagits fram tidigare. För gårdssaneringen (kapitel 5) fanns nödvändiga data framme i ett "vanligt" beslutsunderlag. Uppgifterna behövde bara föras in i det samhällsekonomiska utvärderingsschemat.

För Ytterbyskolan (kapitel 7) hade det "vanliga" beslutsunderlaget en hel del luckor. Det samhällsekonomiska analys-schemat fungerar då som en checklista. Underlaget behöver kompletteras med ytterligare beskrivningar, kvantifieringar och värderingar innan det kan anses vara tillfredsställande.

Underlaget för vägexemplet har tagits fram av ingenjörer vid vägförvaltningen i Kalmar län i samråd med länsstyrelsens enheter. Vägverkets anvisningar för angelägenhetsbedömning av väginvesteringar gör det möjligt för planerare som inte själva är samhällsekonomer att ta fram samhällsekonomiskt beslutsunderlag.

Exemplet som behandlar magsår, installation av hiss och nedläggning av Nockebybanan bygger på underlag som tidigare tagits fram av samhällsekonomer.

De sex exemplen i rapporten har presenterats enligt ett enhetligt analyschema. Detta schema har visat sig vara ändamålsenligt trots att exemplen berör så olika områden. I den intervjuundersökning med landstingspolitiker som ingår i rapporten (avsnitt 8.6) ansåg en klar majoritet av dessa att det var mycket eller ganska viktigt att kommunförbundet, landstingsförbundet och finansdepartementet rekommenderade en "standardupp-läggning" av det samhällsekonomiska beslutsunderlaget.

Det är angeläget att ansvariga instanser tar initiativ till att utarbeta instruktioner för en "standardmetod" för utarbetande av samhällsekonomiskt beslutsunderlag för den offentliga sektorn.

På kort sikt är tillgången begränsad på kvalificerade samhälls-ekonomer som självtändigt kan utföra samhällsekonomiska bedömningar. Dessa bör därför i första hand utnyttjas för att arbeta fram riktlinjer för hur samhällsekonomiskt beslutsunderlag bör tas fram och för att kontrollera att de samhällsekonomiska bedömningar som arbetas fram är utformade på ett tillfredsställande sätt.

Vägverket har under hela utvecklingen av angelägenhetsbedömningen av väginvesteringar aldrig haft mer än två samhällssekonomer anställda. Trots detta har det varit möjligt att förvägplanerna för år 1984-1993 utföra nästan 1 000 samhällssekonomiska bedömningar.

Ökad användning av samhällsekonomiskt beslutsunderlag kommer knappast att drastiskt ändra det offentliga beslutsfattandet i riktning mot ökad effektivitet och ökat inflytande för politiker och medborgare. Den offentliga sektorns konsumtion och investeringar har emellertid en sådan storleksordning (300 miljarder kr år 1986) att även en liten förändring mot effektivare beslutsfattande kan medföra avsevärda besparingar.

Att man söker få fram en allsidig kartläggning av olika alternativs konsekvenser innebär att politiker får ett bättre beslutsunderlag än annars. Självfallet begränsar detta inte po-

#### LITTERATURFÖRTECKNING

- Ahlstrand, I, 1983a, Nyttja och kostnad i offentligt beslutsfattande - Med exempel från trafikområdet. (Institutionen för trafikplanering, KTH.) Stockholm.
- Ahlstrand, 1983b, Metod för samhällsekonomisk utvärdering av trafikinvesteringar - Tillämpningsexempel på Nockebybanan. (Institutionen för trafikplanering, KTH.) Stockholm.
- Ahlstrand, 1983c, Trafikanternas värdering av trivsel på buss och pendeltåg. (Institutionen för trafikplanering, KTH.) Stockholm.
- Andersson, R och Bohm, P, 1981, Samhällsekonomisk utvärdering av energiprojekt. (Nämnden för energiproduktionsforskning, NE 1981:12.) Stockholm.
- Anell, B och Persson, B, 1983, Beslutsunderlag i utvecklings-situationer - en granskning av elva samhällsekonomiska kalkyler. Linköping.
- Angelägenhetsbedömning av väg- och gatubyggnadsobjekt, 1981, (Statens vägverk, Del 1 "Vägplanering" P 007, Del 2 "Objektanalys" P 008, Del 3 "Effektkatalog" P 009, del 4 "Trafikekonomi" P 010.) Borlänge.
- Bohm, P, 1977, Samhällsekonomisk effektivitet. (Studieförbundet Näringsliv och Samhälle.) Stockholm.
- Bohm, P, 1978, I samhällets intresse? (Studieförbundet Näringslivet och Samhälle.) Stockholm.
- Bohm, P, 1983, Att mäta efterfrågan på kollektiva tjänster. (Statens råd för byggnadsforskning, R12:1983.) Stockholm.
- Brunsson, N och Jönsson, S, 1979, Beslut och Handling. Om politikers inflytande på politiken. (Liber förlag.) Stockholm.

- Budgetpropositionen, 1986, (Prop 1985/86:100 Bilaga 7, Socialdepartementet, s 128.) Stockholm.
- Budgetreform, 1973, (Betänkande av budgetutredningen, SOU 1973:43.) Stockholm.
- Byggforskning, 1985a, 292 miljoner kvar av hissbidraget. (Tidskriften byggforskning, 1:1985, s 12-14.) Stockholm.
- Byggforskning, 1985b, En halv miljon för hiss idag. Vårför? Halva kostnaden 1988. Hurr? (Tidskriften byggforskning, 1:1985, s 15-17.) Stockholm.
- Byggforskning, 1985c, I Uppsala, Sandviken och Köping testas lovande hissjäsningar. (Tidskriften byggforskning, 1:1985, s 18-24.) Stockholm.
- Finansplanen, 1986, (Prop 1985/86:100 bilaga 1.1, Preliminär nationalbudget för 1986, s 4.) Stockholm.
- Förnyelse genom omprövning, 1979, (Huvudbetänkande av förvaltningsutredningen, SOU 1979:61.) Stockholm.
- Gårdssanering - studie av kvarteren Trasten, Smältan, Smaröden, Piskan, 1984, (Stockholms Stadsbyggnadskontor.) Stockholm.
- Hansson, I, 1985, Bostadssubventioner och samhällsekonomi. (Ekonomisk Debatt, 3, 1985.) Stockholm.
- Heikensten, L, 1982, Utvärderingar av industripolitiken. (ERU-rapport 21.) Stockholm.
- Investeringsplanering inom transportsektorn, 1985, (Rapport utarbetad av en arbetsgrupp inom Kommunikationsdepartementet, Ds K 1985:4.) Stockholm.
- Jönsson, B och Persson, U, 1982, Cost-benefit analys av Cimetidin. (Institutet för hälso- och sjukvårdsekonomi, meddelande 1982:6.) Lund.

- Läkartidningen, 1983, Cost-benefit-analys: Nytt läkemedel gav vinst för samhället trots ökade kostnader inom sjukvården. (Läkartidningen Nr 12 1983 s 1165-1167.) Stockholm.
- Löwenhielm, G, 1984, Täby kommun - utredning om skolans Lokal användning. (Arkitektgrupp Tre AB.) Stockholm.
- Makutredningen. Slutrapport, 1982, (Norges offentliga utredningar NOU 1982:3.) Oslo 1982.
- Mattsson, B, 1984, Värdering av fördelar och kostnader i svenska samhällsekonomiska kalkyler 1970-1983. (Högskolan i Karlstad, forskningsrapport 1984:2.) Karlstad.
- Persson, 1983, Den samhällsekonomiska betydelsen av ett nytt läkemedel - exemplet Cimetidin. (Industrifarmaceuten 1983:10, s 367-370.)
- Politisk styrning - administrativ självständighet, 1983, (Betänkande av förvaltningsutredningen SOU 1983:39.) Stockholm.
- Rapp, B och Selmer, J, 1980, Den samhällsekonomiska diskontoreringsrättan inom energiområdet. (Statens råd för byggnadsforskning.) Stockholm.
- Rätzka, A, 1984, The costs of disabling environments - A cost-revenue analysis of installation elevators in old houses. (Statens råd för byggnadsforskning, document D9:1984.) Stockholm.
- Statskontoret, 1984, (Protokoll nr 20, sammanträdesdag 1984-02.) Stockholm.
- Tullock, G, 1982, Den politiska marknaden. (Timbro.) Stockholm.
- Väggkostnader m m i Alvik - Älsten - Nockeby vid nedläggning av Nockebybanan och övergång till busstrafik på banvallen, 1980, (AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholms gatukontor.) Stockholm.