

HVORDAN TENKER NYE VEIER OM SAMFUNNSØKONOMISKE BEREGNINGER



Dag Y. Åsland, samfunnsøkonom
Innlegg på Teknologidagene 2018,
Sesjon ferjefri E39 – Samfunnsøkonomiske analyser og transportanalyser, 31. oktober 2018

Dag Y. Åsland - samfunnsøkonom

Utdanning:

Cand. Oecon (sosialøkonom) UiO + doktorgradskurs ved NHH

Jobberfaring:

Agderforskning og Universitetet i Agder (18 år)

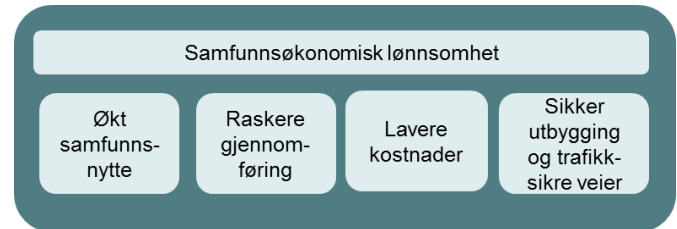
Direktoratet for økonomistyring (10 år)

Brenner for:

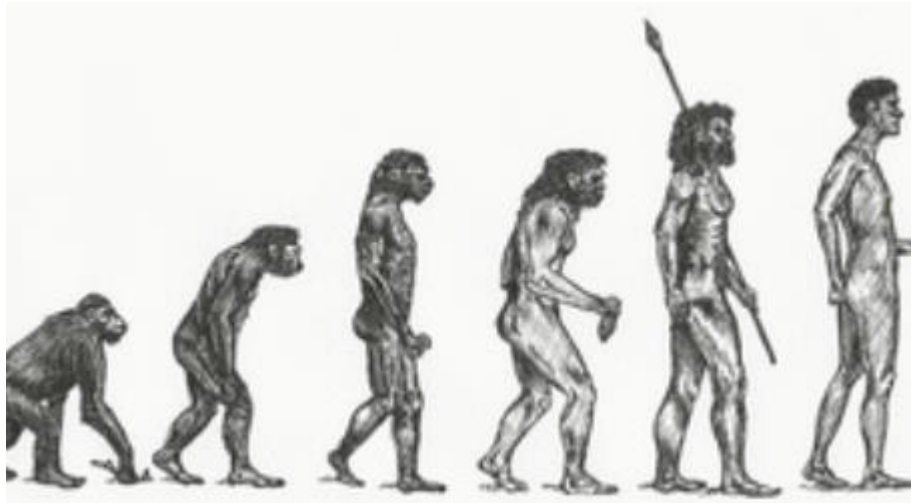
Effektiv ressursbruk og rettferdig fordeling av godene

Nye Veier AS

- Planlegging, utbygging og drift & vedlikehold
- Helhetlig, kostnadseffektivt og trafiksikkert
- Mer vei for pengene
- Ordinær drift fra 1. januar 2016
- Heleid av Samferdselsdepartementet
- Hovedkontor i Kristiansand
- En slank og effektiv byggherreorganisasjon
- 147 fast ansatte pr 30.10.18
- Oppstartsporteføljen: 534 km riksvei, 151 mrd. (2016-kroner), 20 år

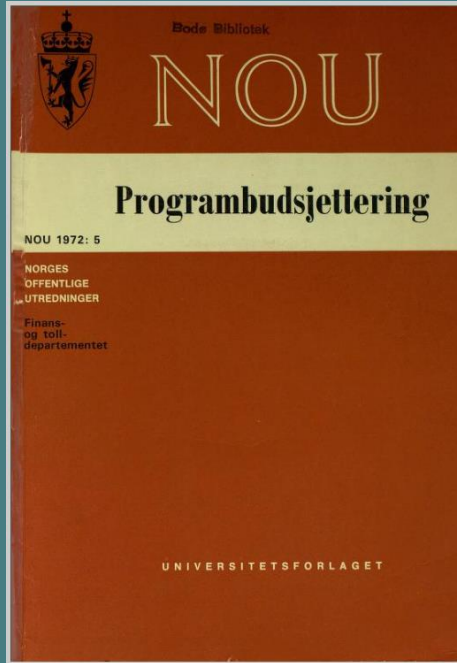


Forhistorien om samfunnsøkonomisk lønnsomhet og Nye Veier



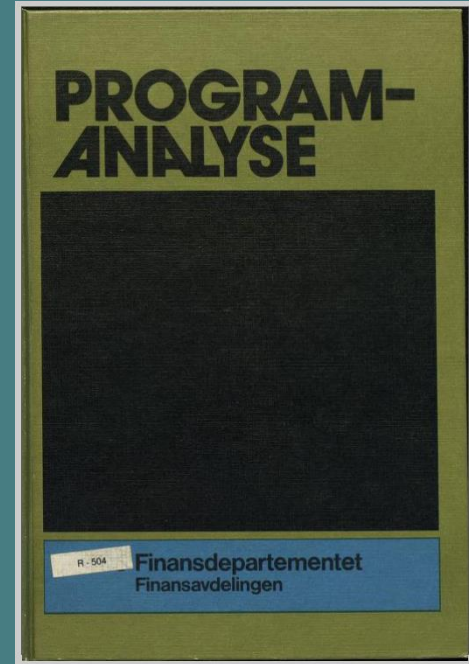
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet som beslutningskriterium

Den lange reisen fra plan til beslutning om endring av regelverk – starten på 1970-tallet



Stortingsmelding nr 37
(1973-74):

Om den videre utvikling av
Statens budsjettssystem



Samfunnsøkonomisk lønnsomhet - kunnskapsstatus

- Iron law of megaprojects:
«Over budget, over time, under benefits, over and over again» (Bent Flyvbjerg, 2017)
- «Et nødvendig skritt på veien mot økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren vil være å **innføre et mer bindende prinsipp om å vektlegge samfunnsøkonomisk lønnsomhet på etatsnivå.**» (Kapittel 18 i produktivitetskomisjonens første rapport)
- «Vi har undersøkt i hvilken grad resultater fra samfunnsøkonomiske analyser brukes i prioritering av vegprosjekter i Norge sammenlignet med Sverige. **Mens Sverige prioriterer etter samfunnsøkonomiske prinsipper har disse ingen signifikant betydning for prioriteringer i Norge»** (James Odeck m. fl. I Samfunnsøkonomen 2015, nr 3)



«Beslutningsreformen» i statlig styring

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet blir beslutningskriterium

NOU

Norges offentlige utredninger **2012: 16**

Samfunnsøkonomiske analyser

Utredning fra et utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 18. februar 2011.
Avgitt til Finansdepartementet 3. oktober 2012.

Utredningsinstruksen

Reglement | Dato: 19.02.2016

Fastsatt ved kongelig resolusjon 19. februar 2016 med hjemmel i instruksjonsmyndigheten. Fremmet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Formålet med utredningsinstruksen er å legge et godt grunnlag for beslutninger om statlige tiltak, som for eksempel reformer, regelendringer og investeringer.



NYE VEIERS SAMFUNNSOPPDRAK

§ 3 Selskapets virksomhet

Selskapets oppgaver er å gjennomføre planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av de riksveistrekninger som omfattes av selskapets portefølje og som selskapet etter avtale med Den norske stat har påtatt seg ansvar for, samt virksomhet nært tilknyttet dette.

Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier, **hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.**

Kilde: §3 i Vedtekter for Nye Veier AS.

Fastsatt ved stiftelsen 4. mai 2015. Sist endret 18. desember 2015



Veiselskapet Nye Veier AS sine vedtekter ble undertegnet av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og styreleder Rolf G. Roverud. (Foto: Samferdselsdepartementet)

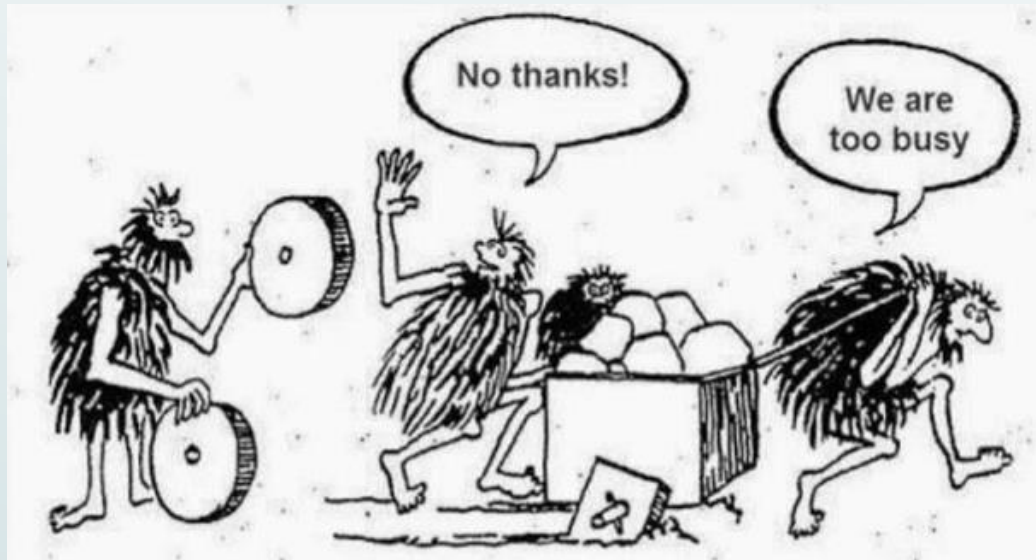
«Jeg legger gjennom selskapets vedtekter opp til at selskapet skal bidra til en mer helhetlig utbygging av trafikksikre riksveger, større kostnadseffektivitet og en tydelig prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av utbyggingsrekkefølge», sier Solvik-Olsen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en del av beslutningsgrunnlaget

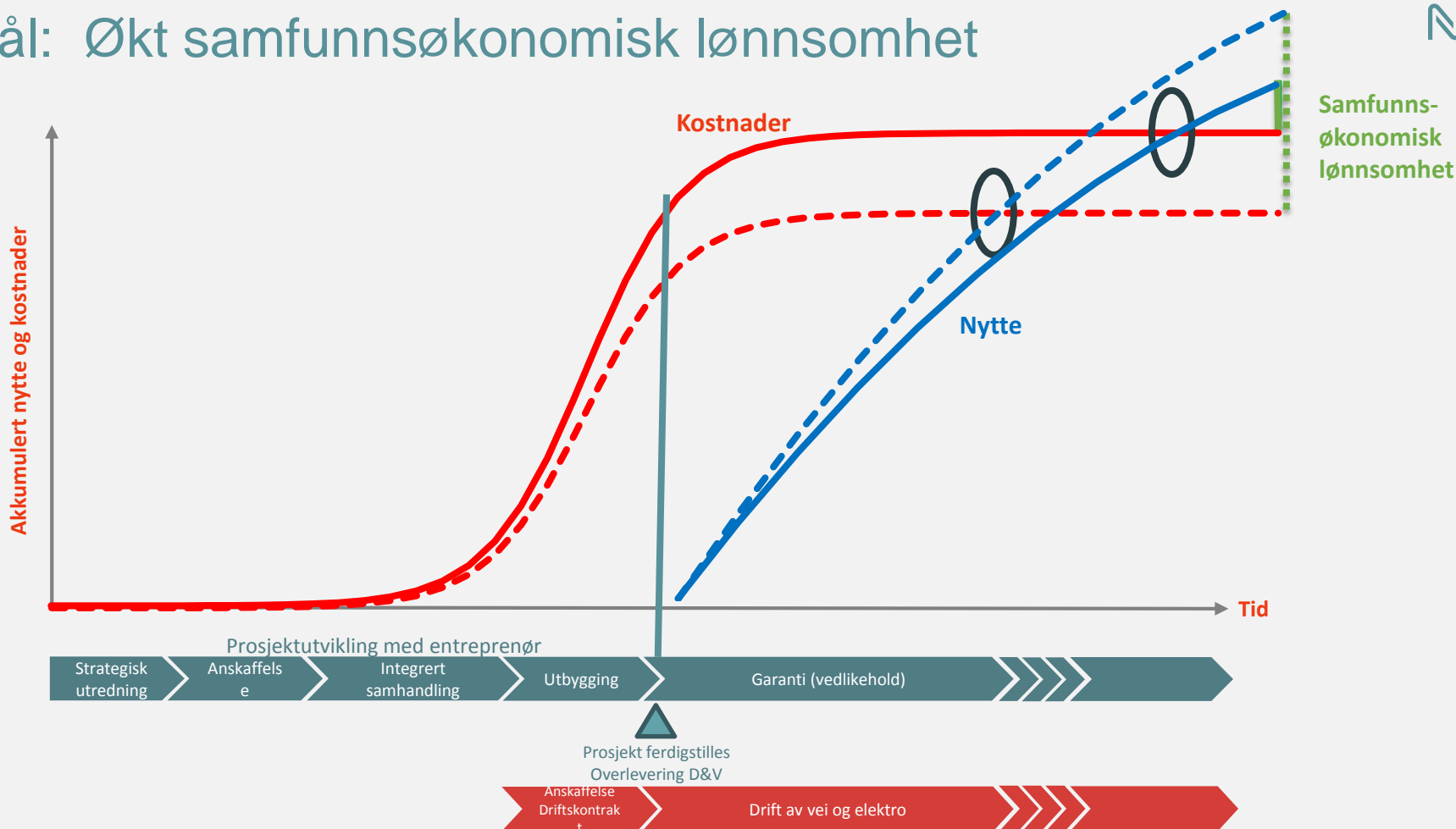


Innovatøren

Implementering av samfunnsøkonomisk
lønnsomhet i styringssystemet

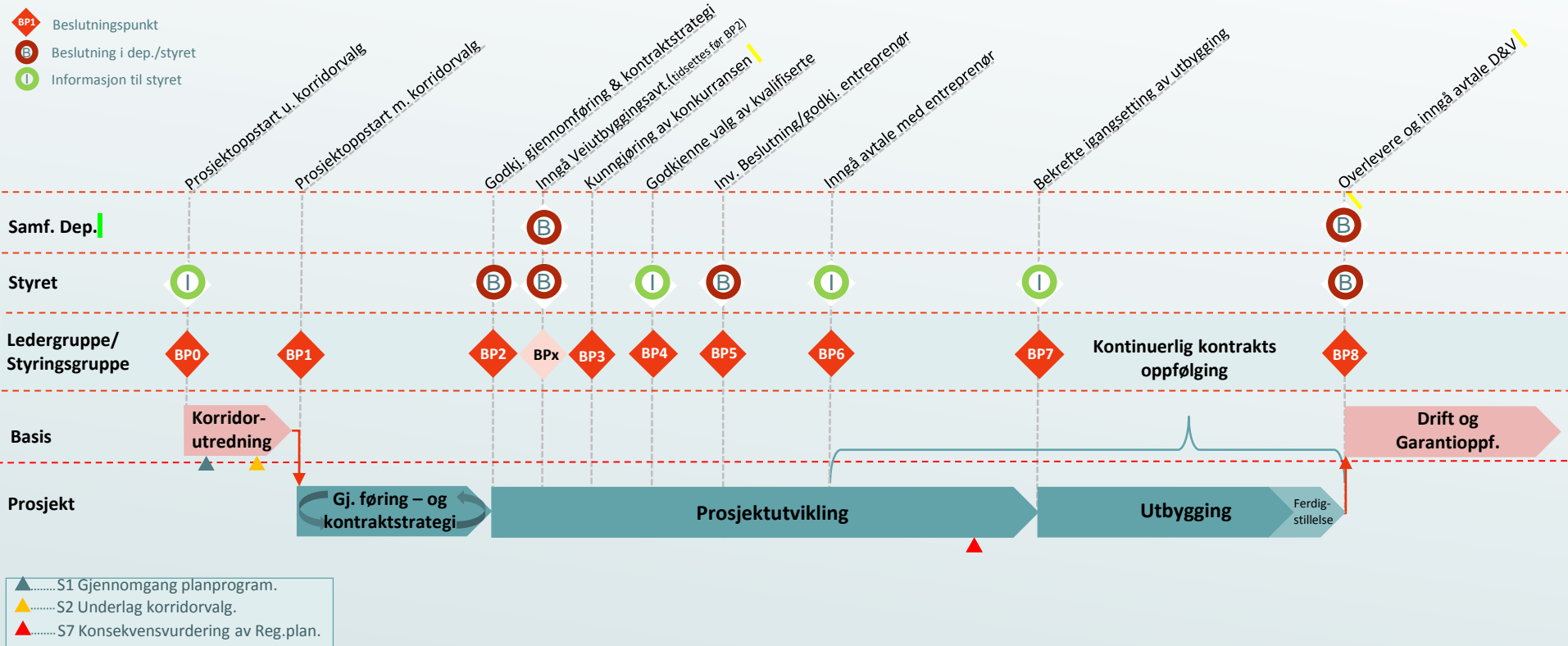


Mål: Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Eierstyringsmodell (v.3.0)

Normalstrategi: Tidlig involvering, BVP, integrert samhandling og total entreprise

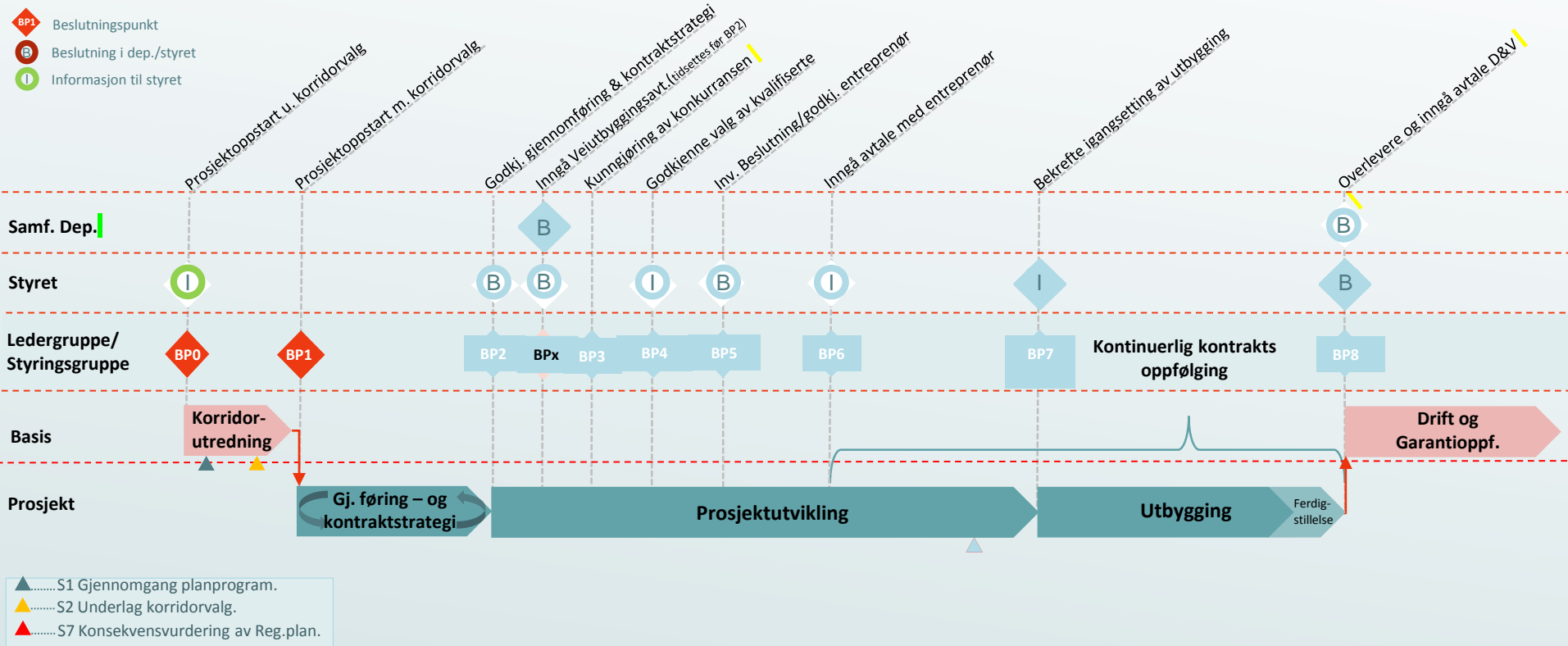


Implementering av vedtektenes § 3 (samfunnsøkonomisk lønnsomhet)

- Ved oppstart 1.1.2016 – Samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår i beslutningsgrunnlaget for valg av korridor. (BP1)
- Første driftsår 2016 – Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (kun prissatte virkninger) inngår i beslutningsgrunnlaget for valg av gjennomførings- og kontraktsstrategi (BP2). Hele organisasjonen har stort fokus på kostnader/kostnadsreduksjoner.
- Andre driftsår 2017 – Økende forståelse for samfunnsøkonomisk lønnsomhet (prissatte virkninger både kostnader og nytte)
 - Erfarte at noen kostnadsreduksjoner ga større nyttetap enn kostnadsreduksjon
- Tredje driftsår 2018 – Økt fokus på nytte (prissatte virkninger). Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (prissatte virkninger nytte og kostnader) inngår som del av beslutningsgrunnlaget i alle beslutningspunkter.
- Hva nå – Fokus på «Ikke prissatte virkninger». Metodikk utarbeides som muliggjør at «ikke-prissatte virkninger» kan innarbeides på en rasjonell måte i beslutningsgrunnlaget.

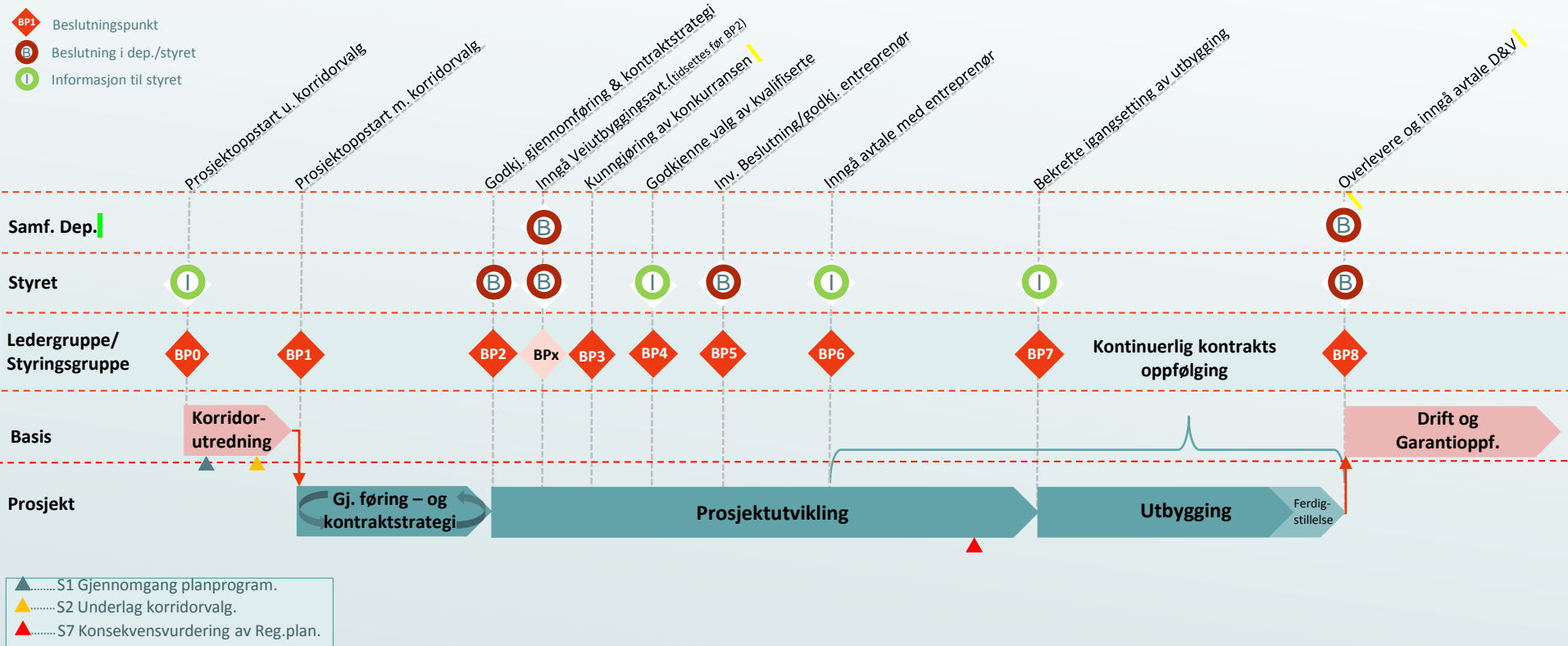
Eierstyringsmodell (v.3.0)

1.1.2016-Samfunnsøkonomisk lønnsomhet relevant beslutningsgrunnlag ved valg av korridor

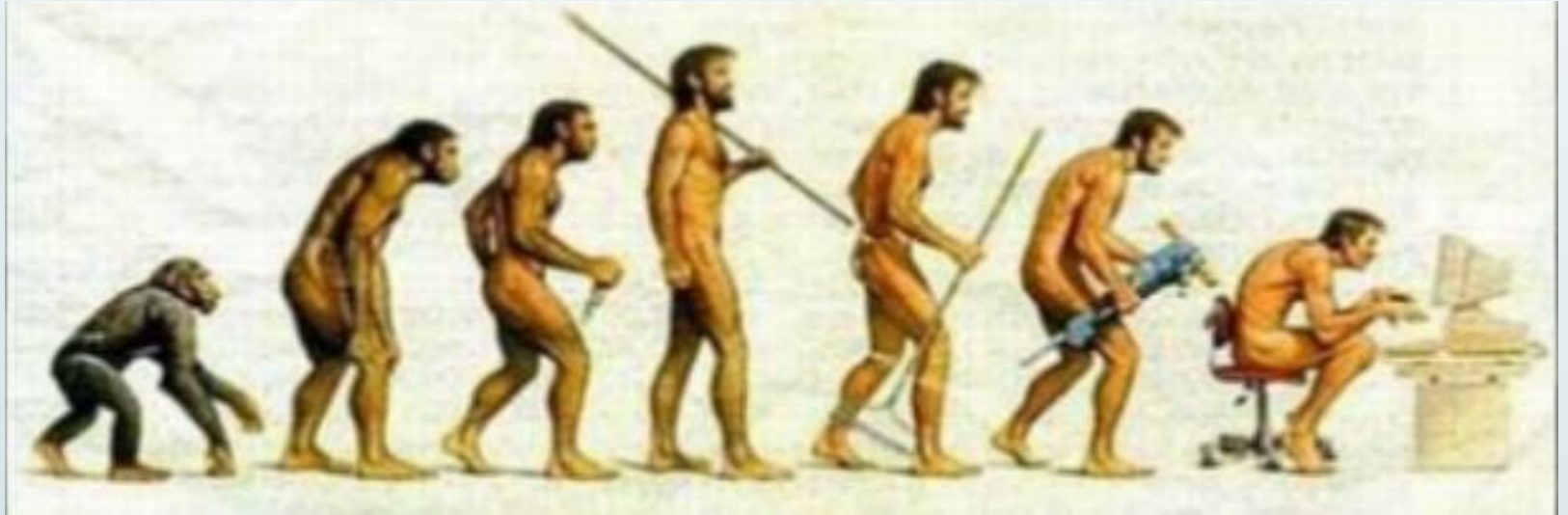


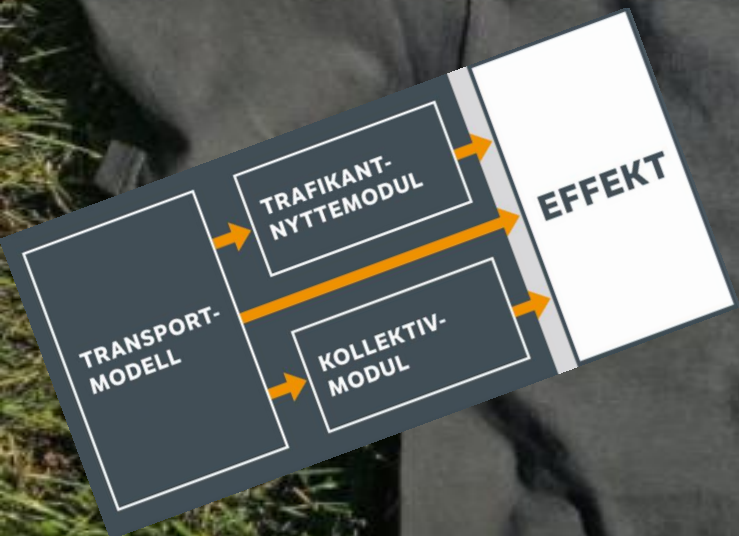
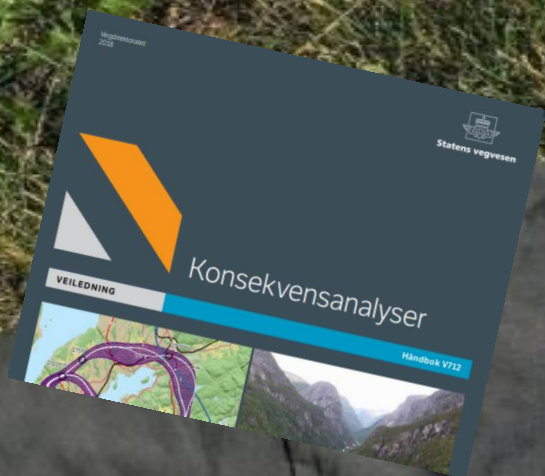
Eierstyringsmodell (v.3.0)

1.9.2018 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet relevant beslutningsgrunnlag i hele verdikjeden



VERKTØYKASSEN MENNESKER (KOMPETANSE) OG METODER





Jeg  utredningsinstruksen

Spørsmål som bør besvares - Utredningsinstruksen

Minimumskravene er nye

Enhver utredning skal som minimum besvare seks spørsmål:

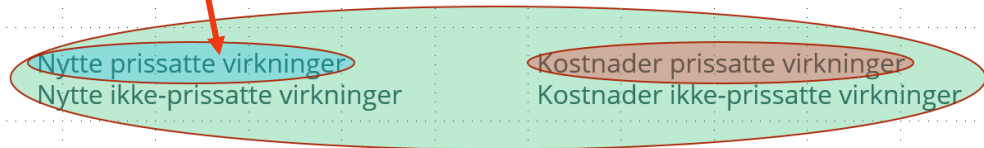
1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
2. Hvilke tiltak er relevante?
3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?
5. Hvilke tiltak anbefales, og hvorfor?
6. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Enkle verktøy - Prissatte virkninger

Vi har utviklet noen enkle regnearkmodeller som kan benyttes for å beregne nytte prissatte virkninger av tiltak.

Regnearkene er brukt til:

1. Verdien av (nytte prissatt virkning)
 - a) endret hastighet på en strekning
 - b) endret strekningslengde
2. Hvor stor «straff» bør legges inn i kontrakten for E18 KBT dersom prosjektet ikke ferdigstilles på rett tid (dagbøter)?
3. Hva er nyttetapet knyttet til økt stengningstid ved bruk av elektroniske tennere ved sprengning i anleggsperioden på strekningen E18 Rugtvedt-Dørdal?
4. Bør Nye Veier benytte en opsjon som ligger i kontrakten for E18 Rugtvedt-Dørdal om at deler av strekningen kan tas i bruk tre måneder før hele prosjektet er fullført?



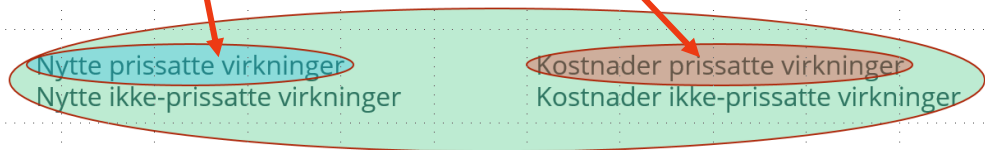
Verktøykasse trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske analyser - Prissatte virkninger

Fagressurs i Nye Veier: Helga Lysgaard

Rammeavtale trafikkanalyser og samfunnsøkonomisk analyse

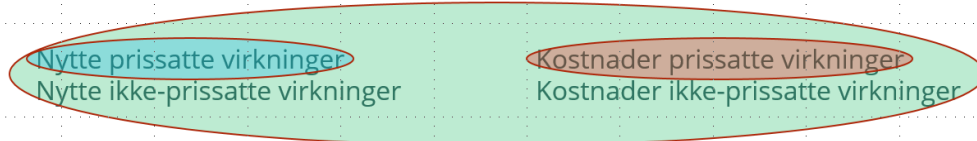
- COWI AS
- Rambøll
- Norconsult

Leveransene er beregninger av tiltakets prissatte konsekvenser ved bruk av trafikkmodeller og EFFEKT



Verktøykasse samfunnsøkonomi

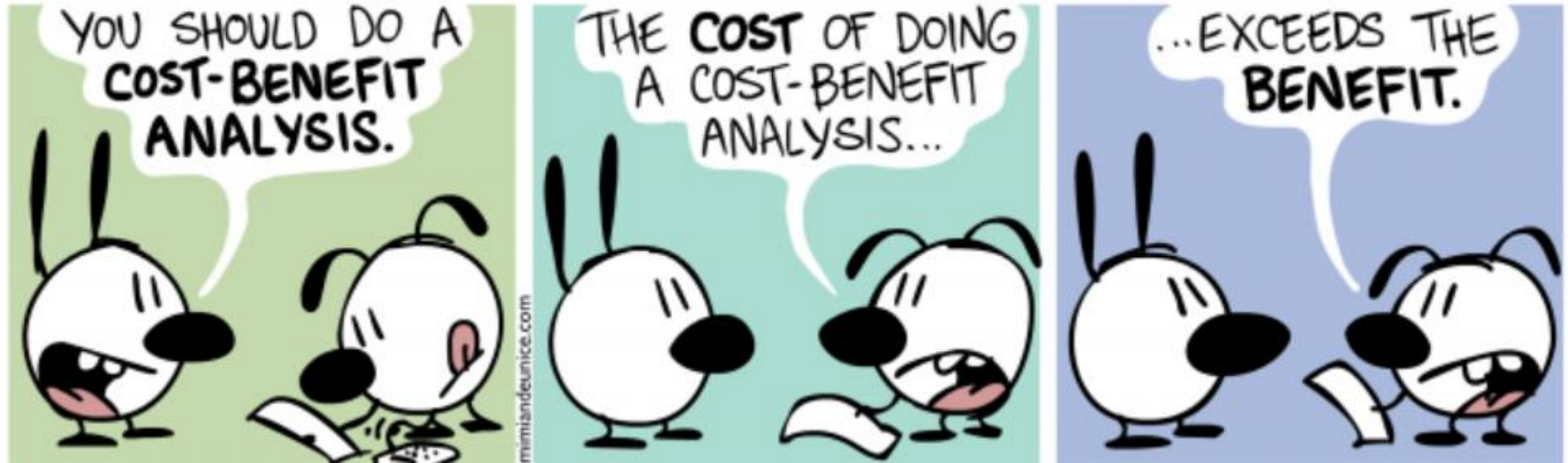
- Fagressurs samfunnsøkonomi – Dag Y. Åsland
- Rammeavtale om samfunnsøkonomiske analyser med 5 konsulentfirmaer
 - Samfunnsøkonomisk Analyse AS med Urbanet Analyse AS som underleverandør
 - COWI AS med Møreforskning AS som underleverandør
 - Oslo Economics AS med Atkins (usikkerhetsanalyser), SWECO (trafikkanalyser) og BI (netto ringvirkninger) som underleverandører
 - Menon Economics AS
 - Vista Analyse AS
- Leveransen er analyse av tiltakets samfunnsøkonomiske lønnsomhet – ikke bundet til bruk av trafikkmodeller og EFFEKT



Kort fortalt-bruken av verktøykassen

- Hold fokus på hva prosjektet/tiltaket skal løse
- Still spørsmål om nytteeffekten av alle endringer
- Ved kort frist gjøres enkle analyser

Still spørsmål om hva som skjer med veiens verdi (samfunnsnytt) av tiltak som foreslås



?