

Sammendrag:

Nyttekostnadsanalyse av kollektivtiltak - Kort oversikt

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Jernbaneverket og Samferdselssjefenes kontaktutvalg har samarbeidet om en felles veileder i nyttekostnadsanalyse av kollektivtiltak. Rapporten du har i hånden, TØI rapport 474/2000, er en kortversjon av veilederen. Den vil gi en første oversikt over de problemstillingene som reiser seg når en skal lage denne typen nyttekostnadsanalyser, og hvordan vi normalt går fram for å løse dem. Selve veilederen har rapportnummer 474a/2000. En eksempelsamling har rapportnummer 474b/2000.

Veilederen skal ikke bare dekke infrastrukturinvesteringer, men også driftstiltak, takstendringer m.m. Dermed blir kollektivtiltak i veilederens forstand et svært vidt begrep, og omfatter det meste som er i stand til å overføre trafikk fra bil til kollektiv eller forbedre kollektivtransporten. Ikke alle kollektivtiltak kan nyttekostnadsberegnes med den standardiserte metoden i veilederen. De tiltakene som kan beregnes med denne metoden, er de som umiddelbart endrer generaliserte reisekostnader i ett eller flere reisemarkeder, mens de som medfører et skift i etterspørselen av andre grunner, ikke kan beregnes med denne metoden.

På grunnlag av en foreløpig vurdering av hvor vidtrekkende virkninger kollektivtiltaket vil ha, må det avgrenses et geografisk studieområde. Studieområdet deles inn i soner. Reisemarkeder defineres som markeder for reiser fra en sone til en annen med en bestemt transportmåte i en bestemt periode (dag, del av dag). De generaliserte reisekostnadene i disse markedene fastlegges fortrinnsvis på grunnlag av nettverksrepresentasjoner av transportsystemene. OD-matriser (fra/til-matriser) for hver av transportmåtene og hver av periodene estimeres for å finne antall reiser i alle reisemarkeder i nullalternativet i et bestemt prediksjonsår.

Antall reiser i tiltaksalternativene beregnes så på grunnlag av en etterspørselsmodell. Veilederen inneholder en systematisk prosedyre for å velge høvelig etterspørselsmodell. Det understrekes at en bør sørge for likevekt mellom tilbud og etterspørsel i alle reisemarkedene i alle alternativer. Dette er oppnådd når de generaliserte reisekostnadene ifølge kostnadsmatrisene er de kostnader som frambringer etterspørselen ifølge OD-matrisene, og når omvendt denne etterspørselen gir opphav til de generaliserte kostnadene ifølge kostnadsmatrisene.

På grunnlag av en trafikkanalyse av dette slaget kan nytte- og kostnadselementene i prediksjonsåret beregnes. Det vil si trafikantnytte, kollektivselskapenes overskudd, budsjettvirkningen for det offentlige og miljø- og ulykkeskostnadene. Trapeformelen brukes til trafikantnytteberegningen, bortsett fra tilfeller hvor en mer

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90

nøyaktig formel er å foretrekke. Spesielt ved introduksjon av helt nye reisemarkeder kan trapesformelen være uheldig. På den andre sida gir trapesformelen en enkel metode for å innarbeide en fast prosentvis årlig vekst i trafikken i beregningene.

Når årlig nytte er beregnet for hvert av de årene hvor det skjer noe grunnleggende i transportsystemet, består siste ledd i beregningene i å finne nåverdien av nytte- og kostnadselementene for analyseperioden som helhet.

Vi har søkt å ta hensyn til Kostnadsberegningssutvalgets anbefalinger for hvordan usikkerhet skal behandles. Dette gjøres gjennom en spesiell form for følsomhetsanalyse, som søker å finne prosjektets lønnsomhet i henholdsvis oppgangskonjunkturer og nedgangskonjunkturer. Vi anbefaler også å skjerpe kravet til lønnsomhet for prosjekter med et stort innslag av irreversible kostnader. Dersom ny informasjon vil bli tilgjengelig på et seinere tidspunkt, uavhengig av om tiltaket gjennomføres nå eller ikke, anbefaler vi å foreta beregninger av om det er mer lønnsomt å utsette prosjektet.

Når det gjelder presentasjon av resultatene, anbefaler vi et skjema som blant annet viser det bedriftsøkonomiske resultatet for ulike operatører, som viser budsjettvirkningen for ulike offentlige instanser, og som gir en første oversikt over hvordan nytte og kostnader fordeler seg på ulike aktører. I denne forbindelsen behandler vi skyggeprisen på offentlige midler. Vi bruker en skyggepris på offentlige midler på 0,20, slik Kostnadsberegningssutvalget anbefalte. Nytte og kostnader for hver gruppe av aktører føres opp inklusive skatter og avgifter, og den samfunnsøkonomiske kostnaden for de ressursene som anvendes i prosjektet, framkommer gjennom å ta de fleste av disse skattene og avgiftene til inntekt i kolonnen for det offentlige.

Veilederen legger vekt på å skape forståelse for hvordan nyttekostnadsanalysen inngår i den demokratiske beslutningsprosessen, og oppmuntre til oversiktlig, fullstendig og nøktern dokumentasjon av resultatene.

I første rekke sikter veilederen seg inn på enkle analyser av mindre tiltak i enkle transportsystemer, men den inneholder samtidig en fullstendig gjennomgang av de prinsippene som generelt bør legges til grunn for transportmiddelovergrepene analyser.