

# Repliker och kommentarer

*I den här avdelningen välkomnas kommentarer till tidigare bidrag och korta inlägg med ekonomisk politisk anknytning*

## Spelar samhällsekonomiska kalkyler någon verklig roll i vägväsendet?

PER ANDERS ÖRTENDAHL

### Replik till Jansson och Nilsson

I en artikel i *Ekonomisk Debatt* Nr 2/1989 gör Jan Owen Jansson och Jan-Eric Nilsson gällande att "det inte går att visa att ett samhällsekonomiskt synsätt ligger till grund för de prioriteringar (av väginvesteringar) som faktiskt görs" (Jansson & Nilsson [1989]). Som grund för påståendet hänvisar författarna till en analys av sambandet mellan den samhällsekonomiska kalkylens avkastningstal och den slutliga prioriteringen i Vägverkets investeringsplaner. Det verkar därmed som om författarna anser att "det samhällsekonomiska synsättet" enbart skulle kunna komma till uttryck i en strikt tillämpning av samhällsekonomisk kostnads-intäktsanalys (CBA).

Det är ett alldeles för snävt synsätt, vilket klart framgår om man går tillbaka till grundläggande arbeten i den välfärdsteoretiska litteraturen.

Det grundläggande effektivitetskriteriet inom ekonomisk teori är det så kallade Paretokriteriet; med kriteriet tolkas en åtgärd som önskvärd endast om ingen får en försämring av sin situation. Om samhällsbe-

slut, med dess inblandning av ett stort antal särintressen, togs med utgångspunkt i Paretokriteriet skulle troligen inga förändringar kunna göras. För att behandla situationer där det finns såväl vinnare som förlorare används i CBA Kaldor-Hicks-kriteriet; om de som vinner på en åtgärd kan (hypotetiskt) kompensera förlorarna och fortfarande få en nettoförbättring är åtgärden önskvärd. Kaldor-Hicks-kriteriet med dess hypotetiska kompensation – och därmed möjliga omfördelning av välfärden – är alltså en av grundsatserna i CBA. Denna omfördelning av välfärden som kan bli resultatet vid användandet av Kaldor-Hicks kriterium är tämligen väl penetrerad i den ekonomiska facklitteraturen och kan inte bortses ifrån (se tex Little [1957]). Fördelningsaspekten måste ses som en viktig aspekt i ett samhällsekonomiskt synsätt; en aspekt som inte kan utläsas ur en samhällsekonomisk kostnads-intäktskalkyl.

Den av Jansson och Nilsson implicerade likställigheten mellan samhällsekonomi och CBAs avkastningstal innebär att de fullständigt bortser från fördelningsekonomiska konsekvenser. De tycks förorda ett strikt användande av CBA och fråntar därmed beslutsfattarna möjligheten att beakta de fördelningsaspekter en åtgärd ger upphov till; fördelningsaspek-

*Ekonomisk Debatt* PER ANDERS ÖRTENDAHL är generaldirektör och chef för Vägverket.

ter som är fullt legitima i ett samhällsekonomiskt synsätt. Det ansvar för välfärdsfördelningen som åligger de politiska beslutsfattarna – länsstyrelsernas styrelse, kommunerna och regeringen – tillvaratas idag vid all väginvestering.

Trots detta mycket väsentliga förbi-seende av Jansson och Nilsson är det med tillfredsställelse vi noterar att vårt planeringssystem intresserar och diskuteras av ekonomiska forskare; ett intresse vi hoppas håller i sig när nu Vägverket utvecklar sitt planeringssystem inför 2000-talet – ett

planeringssystem som är konsistent mellan delarna och helheten, grundat på ett samhällsekonomiskt synsätt och som belyser fördelningsaspekterna.

### Referenser

- Little, IMD, [1957], *A critique of welfare economics*, 2a uppl. Clarendon Press, Oxford.
- Jansson, J O & Nilsson, J-E, [1989], "Spelar samhällsekonomiska kalkyler någon verklig roll i vägväsendet". *Ekonomisk Debatt*, Årg 17, Nr 2, s 85-95.