

## Om KUer og KVUer

Når det offentlige planlegger store investeringer, gjøres det omfattende beregninger av omkostninger og nytte. Et grunndokument er en *konsekvensutredning* (KU), som ser på kostnader og nytte - også ting som ikke kan prissettes. For eksempel har Statens vegvesen sin utgave av veiledning for dette, håndbok V712 Konsekvensanalyser. Den er lett å finne på nettet.

Hvis det er flere måter å løse samme behov på, må alternativer undersøkes og sammenliknes. Det skjer gjerne i en *konseptvalgutredning* (KVU), et annet grunndokument. Den har mange fellestrekk med konsekvensutredninger, men altså for flere mulige prosjekter, og med sammenlikninger og rangering. Statens modell for gjennomføring av store prosjekter kan kreve at det lages konseptvalgutredning før «konsept» (hovedalternativ) velges.

Ikke alle konseptvalgutredninger fungerer som de bør. Det kan være gitt føringer for dem som gjør at lista med alternativer er mangelfull. Noen komponenter kan være krevd medtatt, noen tenkelige varianter av løsning kan bli utelatt. Politisk overordnet styring og/eller sektorinteresser kan ha sørget for det. Et eksempel jeg synes er typisk, er med blant prosjektene med eget kapittel nedenfor: Nordnorgebanen. Konseptvalgutredningen som jeg kommenterer der, har både inne i seg at tog *skal* benyttes til noe. Den inkluderer heller ikke enklere løsninger: det minste som skal investeres er 177 milliarder kroner.

En annen stor utfordring med KVUer, er at de kan være vanskelige å skjønne, eventuelt at det de har funnet lar seg nokså enkelt overse av besluttende myndigheter. Et viktig element i både KUer og KVUer er at de regner ut *netto nytte*, og at det relateres til kostnadene. For den nevnte KVUen for Nord-Norge er det *netto nytte per budsjettkrone* (NNB), som skal gjøre jobben å være indikator for hvor samfunnsøkonomisk nyttige prosjektvariantene er. Her varierer dette tallet fra -0,82 til -1,05. Hva betyr det? Og hva legger mottakerne av KVUen i det?

Tre tall inngår i utregningen av NNB for samferdselsprosjekter:

- a. hvor mye nytte trafikantene får av prosjektet (kortere reisetid, lavere drivstoffutgifter...)
- b. hvor mye investeringen koster det offentlige i penger, når skatter og avgifter er trukket fra
- c. hvor mye investeringen påfører samfunnet forøvrig av utgifter og belastninger som kan oppgis i kroner, blant annet CO<sub>2</sub>-utslippene beregnet etter pris per tonn

Selve utregningen av NNB er  $(a - b - c) / b$ . Konsept 1 har trafikantnytte 11,3 milliarder, netto offentlig investering 54 milliarder, og samfunnet forøvrig pådrar seg 8,5 milliarder i kostnader, da blir NNB - 0,95.

For en som er vant til indikatoren *netto nytte per krone* (NNK), virker dette ved første øyekast som et særdeles lite fornuftig prosjekt. Med den indikatoren er alt under 0 egentlig tabu, for det betyr at man heller kan kaste pengene ut av vinduet. Men her får man tross alt noe igjen, ca 18% av statens netto investering med tillegg for kostnader for samfunnet forøvrig.

Det er flere slike betraktninger i kapittelet om Nordnorgebanen. Her hører det hjemme å spørre om KVUer med slike informasjonen fungerer for mottakerne. Blir de opplyst, eller blir de forvirret? Er NNB -0,82 lett å forstå som rimelig bra, -0,95 som også tenkelig, og -1,03 som utelukket?

Når man sammenlikner reisemåter som benytter samme infrastruktur, er det ikke helt galt å kun se på utslippene fra kjøretøyene og bruken av dem. En god vei for buss er også en god vei for bil, grovt sett. Har man investert i passe god vei, fungerer alle reisemåter på den - unntatt der det er kø.

Skal man sammenlikne mer på tvers, blir det annerledes. Man kan ikke reise med fly uten å bygge flyplasser (minst to), og man bygger ikke flyplasser med andre formål enn at folk skal reise til og fra dem. Flyplassinvesteringer og -kostnader er en del av bildet for flyreiser. På samme måte er jernbanelinjer og stasjoner en del av bildet for tog, og veiene en del av bildet for buss og bil. Bare den reisemåten som kommer

ut lavest i utslipp på alt til sammen, er best klimamessig. Samme prinsipper må gjelde for økonomi og naturtap.

Når alle anleggene som er involvert allerede er ferdige, kan også en betraktning gjøres. Det økonomene kaller «sunk cost», penger som alt er brukt, bør ikke påvirke hva man velger for alt som kommer. Samme prinsipp gjelder for utslipp. Gjort er gjort, spist er spist, og sluppet ut er sluppet ut. Det er ingen framtidige utslipp å spare på å ta hensyn til allerede gjorte utslipp. Man bør alltid velge det som gir lavest framtidige utslipp.

Høvåg, januar 2024

Otto Randøy