

Concept-programmet

- Concept-programmet er Finansdepartementets forskningsatsing som er etablert for å bidra til fornuftig valg av prosjektkonsept og økt nytte av offentlige investeringer
- Programmet er forankret ved NTNU og samarbeider med sentrale fagmiljøer i inn- og utland, og aktørene knyttet til Finansdepartementets ordning for kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter

Nytt fra Concept-programmet

2013 Nyhetsbrev nr. 2

Systematisk usikkerhet i et makroøkonomisk perspektiv

Innhold:

Systematisk usikkerhet i et makroøkonomisk perspektiv	1
Stor forskjell mellom Norge og Sverige i bruken av nytte-kostnadsanalyse i vegplanleggingen	2
Intervju med en erfaren kvalitetssikrer	4
To nye forskere til Concept-programmet	4
Knut Samset: Svarte bokser Fremmedgjøring, repetisjon eller læring?	5
Gro Holst Volden: Svensk variant av konseptvalg-utredning for transportprosjekter	8
Direktoratet for økonomistyrings (DFØ) årskonferanse 2013	11
"Det handler om effektive prosesser" - BA2015-konferansen 8. januar	11
Samfunnsøkonomiske analyser. Faglig konferanse 21.-22. februar i Washington,	12
Transportforum arrangert i Linköping for 30. gang	13
Et skred av investeringer i kulturbygg	13
Erfaringsutveksling om kvalitetssikringsordningen på Lysebu	14
Aktuelle hendelser	14

Analyse av systematisk usikkerhet anses av mange som en utfordrende del av en samfunnsøkonomisk analyse.

Som samfunn gjør vi mange investeringer som til sammen utgjør den såkalte nasjonalformuen. Investeringene gir ulike nytte- og kostnadsstrømmer, og det vil være usikkerhet knyttet til disse. Noen er usystematiske og forsvinner i den store porteføljen som nasjonalformuen er. Andre kan påvirke nasjonalformuens samlede avkastning – og utgjør dermed en samfunnsøkonomisk kostnad.

Selv om denne kostnaden i realiteten er vanskelig målbar, kan en ifølge læreboka ta hensyn til den på to måter. (1) Gjennom et påslag på diskonteringsrenta, som er enkelt men kanskje for lite nøyaktig (en må «bare» bestemme et passende rentepåslag). Eller (2) ved å erstatte forventede nytte- og kost-

nadskomponenter med sikkerhetsekvivalente størrelser som typisk er lavere.

$$\begin{aligned} \max S(S_z, S_k) &= (\lambda_z^{1-\rho_z} S_z^{\rho_z} + \lambda_k^{1-\rho_k} S_k^{\rho_k})^{1/\rho} \quad s.t. \\ S_z &= X_z \\ X_z &= \varepsilon_z (A_z + B_z L_z^{\rho_z})^{1/\rho_z} \\ X_k &= \varepsilon_k (A_k + B_k L_k^{\rho_k})^{1/\rho_k} \\ p_k S_k &= p_k X_k + r_F F \\ L_z + L_k &= L \\ F &= \varepsilon_F F^0 \end{aligned}$$

komplisert og med større fare for å gjøre feil. Et betimelig spørsmål er derfor;

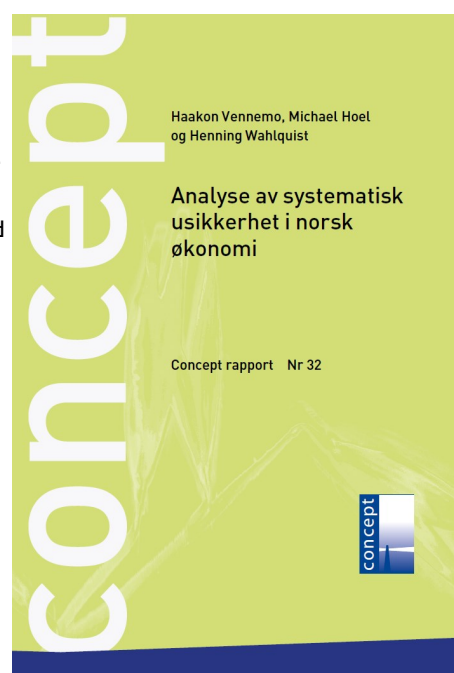
hvor stor feil gjør man i en samfunnsøkonomisk analyse om man bruker et fast rentepåslag – som typisk fanger den systematiske usikkerheten i et gjennomsnittsprosjekt?

Concept-rapport nr. 32 tar for seg dette.

Her har man satt opp en enkel makroøkonomisk modell og simulert hvordan ulike sjokk i norsk økonomi slår ut på sentrale størrelser som nasjonalinntekt (dvs. avkastning på nasjonalformuen) og lønn, kapitalinntekt og betalingsvillighet for ikke-markedsgode (dvs. avkastning på delformuer). Basert på dette kan en utlede samvariasjonen mellom avkastningen på nasjonalformuen og avkastningen på delformuene. Dette er de samme størrelsene som typisk inngår som nytte- og kost-

Sikkerhetsekvivalenter er mer fleksibelt, men også mer

me størrelsene som typisk inngår som nytte- og kost-



Systematisk usikkerhet, forts.

nadsstrømmer i samfunnsøkonomiske analyser av statlige investeringsprosjekter.

Beregningene med modellen viser at en vil komme ut med omtrent samme sikkerhets-ekvivalentfaktor (tilsvarende samme rentepåslag) for alle disse størrelsene. Resultatet er robust overfor sjokk som kan antas å være av mer langsiktig natur. Som alltid ved bruk av modeller må en ta forbehold om at det er en

stilisert fremstilling av virkeligheten og resultatene hviler på en rekke forutsetninger. En praktisk konsekvens kan likevel være at en ikke gjør store feil ved å bruke et fast rentepåslag for alle nytte- og kostnadskomponenter. Dermed støtter rapporten anbefalingene i NOU2012:16 om å bruke en fast rente for «normale» prosjekter fremfor å forsøke å korrigere alle nytte- og kostnadsstrømmer separat. Stu-

dien tar ikke stilling til hva som er et passende nivå for en normalrente eller hvordan denne utvikler seg over tid.

Prosjektet er gjennomført av Haakon Vennemo, Michael Hoel og Henning Wahlquist, alle fra Vista Analyse. Regnearkmodellen som er benyttet, er fritt tilgjengelig sammen med rapporten, på Concept-programmets hjemmeside www.concept.ntnu.no/publikasjoner/rapportserie

Forfatterne Haakon Vennemo, Michael Hoel og Henning Wahlquist



Bruken av nytte-kostnadsanalyse i vegplanleggingen. Stor forskjell mellom Norge og Sverige

I Norge kjører
man mer
kommunikative
prosesser preget
av politisk
involvering på
flere nivåer.

Det er i en rekke tidligere studier dokumentert at nytte-kostnadsanalyser, som Statens vegvesen bruker store ressurser på å utarbeide, likevel ikke har noen signifikant innvirkning på etatens forslag til prioritering av vegprosjekter. En ny Concept-rapport dokumenterer nå forskjellen mellom Norge og vårt nærmeste naboland Sverige når det gjelder transportetatens praksis på dette området.

Studien har både tatt for seg planprosessene i de to landene, selve metodikken og analyseresultatene gjennomslag ved prosjektprioritering.

Planprosessene

Transportplanlegging i Norge og Sverige har mange felles trekk. Begge land driver langtidspanlegging basert på overordnede strategiske målsetninger hvor enkeltprosjektene tas frem gjennom grundige utredninger, oftest basert på en bred politisk prosess. Begge land har lang tradisjon for å gjøre nytte-kostnadsanalyser, og har generelt stor vekt på bruk av modeller, prognoser og kvantitative verktøy.

En vesentlig forskjell er imidlertid at en har et mer formelt skille mellom departement og fagetat i Sverige. Trafikverket

preges i enda større grad enn Statens vegvesen av ekspert-drevne planleggingsprosesser. I Norge kjører man mer kommunikative prosesser preget av politisk involvering på flere nivåer.

Metodikken

Videre finner vi at analysene i stor grad er basert på felles metodikk og prinsipper i begge land. Enhetsprisene er også relativt like og utviklingen i disse følger hverandre tett. Som et eksempel verdsetter Norge og Sverige spart tid med bruk av samme type metode. Begge land har også nylig besluttet å realprisjustere

Stor forskjell mellom Norge og Sverige, forts.

sine enhetspriser. Hovedkomponentene på nyttesiden er, både i Norge og Sverige, tilgjengelighetsnytte (hovedsakelig reisetidbesparelse) som typisk utgjør ca. 75 % og trafiksikkerhetsnytte på ca. 15 % av totalnytte.

Det må nevnes at miljøkonsekvenser får noe ulik behandling. Både klimagassutslipp og andre prissatte utslipp verdsettes lavere i Norge enn i Sverige. Dette til tross for sterke politiske signaler om vektlegging av klimapolitiske målsetninger her hjemme.

Resultatene innvirkning på prioriteringene

En har brukt underlagsdataene fra de sist tilgjengelige nasjonale transportplanene for begge land, som inneholder informasjon om lønnsomheten for et stort antall prosjekter, både slike som ble prioritert og slike som ikke ble prioritert. En har ikke sett på endringer foretatt av regjeringen, kun transport-

etatens egne forslag.

Det en finner er at lønnsomhet er avgjørende for om et prosjekt blir prioritert eller ikke i Sverige. Ulønnsomme prosjekter siles ut tidlig i prosessen. I Norge har lønnsomhet derimot ingen signifikant

Norge.

Norge vektlegger altså helt andre forhold enn prissatte konsekvenser ved prioritering av vegprosjekter. Denne studien har ikke forsøkt å avdekke hvilke forhold dette er. Det er imidlertid ikke rimelig å tro at ulønnsomme prosjekter systematisk har høyere mernytte/ringvirkninger eller andre ikke-prissatte gevinster enn de lønnsomme prosjektene. Rapporten anbefaler at dersom "andre ting" er viktige, bør disse dokumenteres like mye som resultatene av nytte-kostnadsanalysene. Bare da blir bruken av store offentlige ressurser transparent.

Studien er gjennomført av et team med to

norske og to svenske transportforskere; Morten Welde, James Odeck, Jonas Eliasson og Maria Börjesson. Rapporten kan lastes ned her

www.concept.ntnu.no/publikasjoner/rapportserie



påvirkning på valg av prosjekter som tas med i Nasjonal transportplan. En finner heller ingen andre variabler i det tilgjengelige datamaterialet som kan bidra til å forklare prioritering av prosjekter i

Lønnsomhet er avgjørende for om et prosjekt blir prioritert eller ikke i Sverige. (...) I Norge har lønnsomhet derimot ingen signifikant påvirkning på valg av prosjekter.



Intervju med en erfaren kvalitetssikrer



Stein Berntsen, Managing Partner,
Dovre Group

Stein Berntsen fra Dovre Group har vært kvalitetssikrer gjennom alle de tre rammeavtaleperiodene som Finansdepartementets ordning med ekstern kvalitetssikring har eksistert. Han er derfor en person å henvende seg til når man ønsker synspunkter på hvilke læringseffekter KS-ordningen har gitt opphav til gjennom disse 13 årene.

Hva har du selv lært på denne tiden?

Jeg hadde lite kjennskap til offentlig sektor, men desto mer erfaring fra oljesektoren og andre miljøer hvor man bruker prosjektmodeller av liknende type som KS-ordningen. Der leses rapportene vanligvis kun av de som har bestilt dem, og som snakker det samme fagspråket som konsulentene. Jeg opplevde derfor den store interessen for det vi gjør fra politikere, media og andre grupper, som litt uvant. Det gjelder spesielt KS I-rapportene, som ofte leses i detalj av mange ulike grupper. Det har lært meg både noe om viktigheten av at alle sentrale aktører blir hørt i kvalitetssikringsprosessen, og om viktigheten av det pedagogiske aspektet og hvilke formuleringer man velger

å bruke i rapportene.

For øvrig har nok både jeg og de andre kvalitetssikrerne hatt en bratt læringskurve og blitt bedre på alt fra kommunikasjon til analyser og metoder over tid. Det er også blitt større grad av konvergens både mellom ulike kvalitetssikrere, og mellom kvalitetssikrere og etater. I dag er det for eksempel etablert praksis at man gjør grundige og mest mulig kvantitative samfunnsøkonomiske analyser. Tidligere var praksis mer sprikende og mange valgte å ikke regne selv der man hadde tall.

Hva med de som kvalitetssikres, departementene og etatene, hva har de lært på disse årene?

Også de har helt klart blitt flinkere over tid, det gjelder både konseptvalgutredninger og underlaget for KS2. I starten var det mye motstand mot KS-ordningen i enkelte deler av staten, hvor man mente at man allerede hadde alt på stell, men vi ser et helt annet nivå på dokumentene vi får til kvalitetssikring i dag – selv om det fortsatt er forbedringspotensial.

Vel så viktig som at dokumentene holder en bedre kvalitet i dag, er de endringene i tankesett som

KS-ordningen har skapt i etatene. Flere av etatene har, litt etter litt, innført elementer ved KS-ordningen i sine andre, mindre prosjekter. Det gjelder bl.a. kravene til innhold i sentralt styringsdokument. I tillegg ser vi ringvirkningene over til andre sektorer som ikke er omfattet av KS-ordningen, men som har innført varianter av ordningen helt frivillig. Det gjelder f.eks. Statnett, helseforetakene og Oslo kommune, og er et tydelig tegn på at ordningen bidrar til bedre beslutninger og bedre prosjekter.

Kanskje har etatene blitt så flinke at den eksterne kvalitets-sikringen med tiden kan utgå?

Hvis man ser på de organisasjonene som er gode på prosjektstyring i privat sektor, så faller det dem helt naturlig å ha en uavhengig kvalitetssikring av underlaget på visse beslutningspunkter. Å få en uholdt vurdering er et poeng i seg selv, som jeg tror det er viktig å holde på. Men det er selvsagt ikke gitt at det må være eksterne konsulenter på samme måte som det har vært hittil. Uansett, hvis underlaget er godt så bør kvalitetssikringen være en rask og enkel prosess.



To nye forskere til Concept-programmet

Concept-programmets faste forskerstab styrkes fra 1. mai med to nye, dyktige forskere.

Morten Welde er transportøkonom fra University of Leeds, med doktorgrad på kostnadsestimering i vegprosjekter. Han kommer fra stilling i Statens

vegvesen, men har allerede vært tilknyttet Concepts forskergruppe i et års tid og deltatt i flere av våre studier.

Inger Lise Tyholt Grindvoll er samfunnsøkonom fra NTNU. Hun har nå flyttet tilbake til Trøndelag etter flere år på

Østlandet hvor hun har jobbet i Statistisk Sentralbyrå og kommunesektorens organisasjon KS.

Vi ønsker Morten og Inger Lise velkommen.



Svarte bokser

Fremmedgjøring, repetisjon eller læring?

2013, nr. 2

Professor Knut Samset, programleder Concept-programmet

I riktig gamle dager visste ikke folk at de manglet kunnskap. Steinaldermannen måtte forholde seg til storm, lyn og torden, jordskjelv og andre naturfenomener uten å forstå hva det var. De var ulykkelig uvitende om mye av det som skjedde rundt dem. Virkelighetsforståelsen bygget på antakelser og tro på overnaturlige fenomener. Det er en situasjon som betegnes med ordet *fremmedgjøring*.

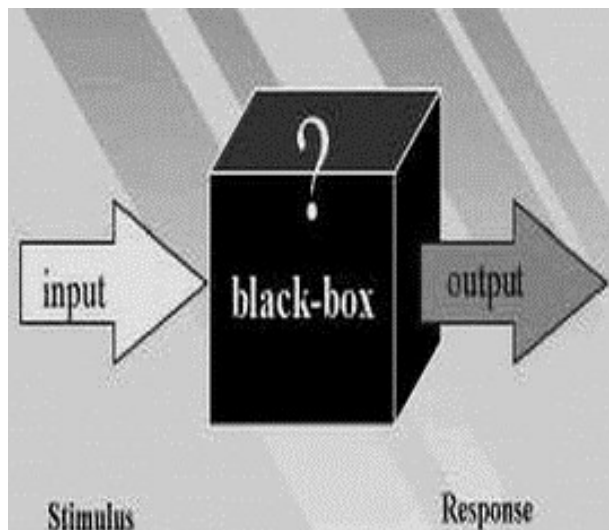
I dag er situasjonen den omvendte. Antakelser og tro er i økende grad erstattet med forståelse og viten. Dagens kunnskap er av veldig ny dato og kom særlig med utviklingen av naturvitenskapen. Mengden av kunnskap er enorm, men hver enkelt av oss har bare kjennskap til en svært liten del av den. Det betyr på den ene side at de fleste av oss i dag er lykkelig vitende om alt vi ikke vet. På den andre siden vet vi at kunnskapsmengden er så enorm - og økende - at vi er på full fart tilbake i tåkeheimen.

Den nye fremmedgjøringen

Dette betyr at vi står midt oppe i en ny type fremmedgjøring. Ny kunnskap omsettes i ny teknologi og virkeligheten endres foran øynene på oss. Vi bruker datautstyr uten at vi forstår hvordan det virker, og de fleste av oss er bare i stand til å bruke noe av funksjonaliteten. Hovedmålet vårt er ikke lenger bare mat, men en sammensetting av energikomponenter, proteiner,

mineraler og vitaminer. Selv ekspertene er sterkt uenige i hvordan sammensetningen bør være. Samfunnet er enormt komplekst og våre liv reguleres av svært detaljerte lover og regelverk på mange politiske nivåer fra det overnasjonale til lokalsamfunnet. Bare jurister som er spesialisert på de enkelte områdene vet hva som gjelder og ikke. Denne nye fremmedgjøringen påvirker vår mulighet til problemløsning, og vi må ta beslutninger på stadig svakere grunnlag, relativt sett. I økende grad er vi henvist til å forholde oss til såkalte svarte bokser, det vil si komplekse fenomener som vi ikke er i stand til å forstå selv om de blir forklart for oss. Vi tar dem allikevel med i planleggingen, men forholder oss bare til det som går inn i og ut av boksen uten å forstå eller problematisere hva som skjer inne i boksen. Vi må ganske enkelt avfinne oss med at det er stadig flere ting vi må ta for gitt når vi planlegger.

Uttrykket "black box" dukket opp rundt 1945 i elektronikk- og systemanalyse. Folk flest forbinder svarte bokser med taleregistratoren i førerkabinen på fly, som skal gi innsyn i hva som skjedde før en fly-



lykke inntraff. Men uttrykket brukes som metafor for så mangt. Et godt eksempel på en svart boks er de matematiske modellene som brukes til å simulere samfunnsøkonomiske forhold. Bare et fåtall har et forhold til hva som skjer i simuleringsprosessen, og de fleste må avfinne seg med å ha et mer eller mindre fremmedgjort forhold til hvilke data og forutsetninger som legges til grunn og hvilke resultater og konklusjoner som kommer ut. Når tallet for samfunnsøkonomisk lønnsomhet legges på bordet har vi knapt noen mulighet til å verifisere riktigheten eller realismen.

Det samme gjelder tilretteleggingen av store prosjekter, som typisk vil være en svart

boks for de fleste. De som er ansvarlig for gjennomføringen er nærmest til å vite hva som skjer til en hver tid. Vi andre nøyer oss med å forholde oss til inputs og outputs, det vil si hva det hele koster, og hva som

Kunnskaps-
mengden er
enorm - og
økende
(...)

Dette betyr at vi
står midt oppe i
en ny type
fremmedgjøring.



Svarte bokser, forts.

ble resultatet. Når kostnads-overskridelsen blir stor vil reaksjonen være å forbedre kostnadsestimeringen for senere prosjekter slik at det blir bedre samsvar mellom input og output. Hvis effekten

uteblir trekker man kanskje bare på skuldrene og håper på bedre lykke neste gang.

Læringsløyper

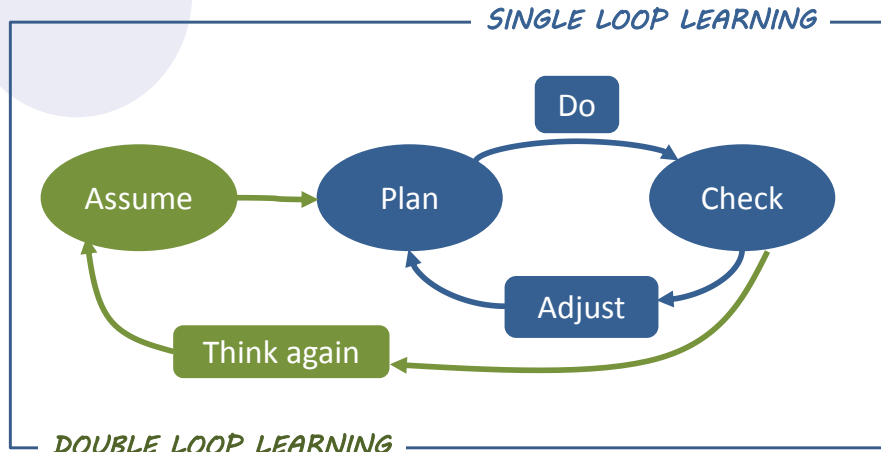
I en verden full av svarte bokser blir de fleste av oss redusert til det som kalles tilskuere av første orden. Kjennetegnet er at de tar det som skjer for gitt og ikke stiller spørsmål ved premissene. Tilskuere av annen orden, derimot, er opptatt av hva førsteordens tilskuere ser og hvordan de ser det. Tilskuere av første orden stiller ikke spørsmål ved måten de observerer på. Tilskuere av annen orden derimot, er i stand til å påpeke overfor den andre gruppen at det er mulig å ha et annet syn på ting og komme frem til andre konklusjoner. Den som klapper når håndballaget scorer er en tilskuer av første orden. Den som kritiserer dommeren for feil avgjørelse derimot, er en tilskuer av annen orden. Han/hun vil påberope seg å gjøre en riktigere bedømming fordi vedkommende kan observere også dommeren i situasjonen, og derfor har et mer distansert forhold til det som skjer på banen.

Med utgangspunkt i denne tankegangen lanserte psykologen Chris Argyris og filosofen Donald Schön på 1970-tallet

uttrykkene single loop og double loop learning. Resonnementet går ut på at læring ses som en prosess for å oppdage og rette opp feil. Helt allment antar man at folk flest benytter seg av mentale kart som er avgjørende for hva de foretar seg i bestemte situasjoner. De mentale kartene gir anvisning på hvordan de skal planlegge, gjennomføre og vurdere det som skjer. Argyris og Schön mente at slike mentale kart for det første var mer avgjørende for folks handlinger enn den kunnskapen de hadde tilgjengelig. For det andre at folk i liten grad er klar over hvilke mentale kart eller teorier de bruker i praksis.

Logikken til Argyris og Schön er at single loop læring er tilstrekkelig i situasjoner der ting går som det skal. Noe som fungerer godt behøver ikke endres, det kan gjentas. Men når ting går dårlig er det nødvendig med double loop-læring der en stiller grunnleggende spørsmål om hvorfor man gjør det på den måten man har gjort det tidligere. I single loop-læring begrenses refleksjonen til i hvilken grad man lykkes. I double loop-læring reflekterer man over gyldigheten av det man gjør og hvilke forutsetninger som ligger til grunn for det man gjør.

SINGLE LOOP LEARNING



Ta husoppvarming som et eksempel: Single loop-læring er det termostaten gjør. Den registrerer når temperaturen er for høy eller lav, og slår varmen av eller på. Responsen er begrenset til å justere frekvens og tidsrom for oppvarming. Double loop læring vil innebære at en kanskje stiller spørsmål ved om innetemperaturen bør være lavere, om en skal bedre isolasjonen, om folk bør være bedre kledd etc. Man ser med andre ord forbi vanlig praksis og utforsker nye og kreative løsninger.

Kvalitetssikringsordningen

Kvalitetssikringsregimet er på mange måter et bilde på dette i praksis. KS2 representerer single loop-læring der en ikke stiller spørsmål ved hva som skal gjøres men hvordan det bør gjøres for at leveransen av prosjektet skal bli som forventet. Det handler om kostnadsestimering, kartlegging av usikkerhet og risiko, kontraktstrategi etc. KS1 representerer double loop-læring. Her er spørsmålet om hvorvidt målet er i samsvar med behov og prioriteringer i samfunnet og om dette rettfærdiggjør ressursinnsatsen. Først og fremst skal en få avklart om det er forskjellige måter å oppnå målet på, og hvilken av disse

I en verden full av
svarte bokser blir
de fleste av oss
redusert til
tilskuere av første
orden (som) tar
det som skjer for
gitt og ikke stiller
spørsmål ved
premissene.
Tilskuere av annen
orden, derimot, er i
stand til å komme
frem til andre
konklusjoner.

Svarte bokser, forts.

som er å foretrekke. Logikken tilsier at en må ta for seg de store og grunnleggende spørsmålene først, deretter de mindre, det vil si at KSI kommer før KS2.

Concept-programmet har også lagt denne modellen til grunn for sitt arbeid. Vi er opptatt av læring på grunnlag av oppnådde resultater og på porteføljenivå. Vi skiller mellom begrepene “den lille” og “den store” læringsløyfen. Den lille læringsløyfen innebærer å se på effekten av KS2. Dette kan gjøres etter at prosjektet er gjennomført, leveransen er på plass og regnskapet er gjort opp. Det forteller oss først og fremst hvor vellykket gjennomføringen av prosjektet har vært. Per i dag (2012) har over 150 prosjekter vært gjennom KS2. Av disse er om lag 50 ferdigstilt. De foreløpige erfaringene ble presentert på Concept-symposiet i september og viser at KS-regimet har hatt en bemerkelsesverdig positiv effekt når det gjelder å unngå kostnadsoverskridelser og sikre god fremdrift. Hele 80 prosent av prosjektene ble ferdigstilt innenfor kostnadsrammen. I tillegg viste det seg at sluttkostnaden for alle prosjektene var helt symmetrisk fordelt i forhold til styringskostnaden. Det betyr at for hele porteføljen var gjennomsnittlig kostnad akkurat som forventet.

Den store læringsløyfen innebærer at en ser på den langsiktige effekten av prosjektene i forhold til valget av konsept og

de overordnede premisene som lå til grunn for valget av dette. Her skal en få det endelige svaret på om en har lyktes. Hittil har om lag 50 prosjekter vært gjennom KSI og ingen av disse er kommet langt nok inn i driftsfasen til å kunne evalueres. Foreløpig har vi måttet nøye oss med å gjøre en pilotevaluering av fire KS2 prosjekter. Målet har vært å teste ut den evalueringsmetodikken som vil bli brukt når KSI prosjektene skal evalueres i årene som kommer. Concept-rapport nr. 30 viser at en med relativt enkle midler vil kunne få et godt bilde av prosjektenes effekt og nytte. Ved å bruke et standardisert opplegg vil en dessuten i tillegg øke lærings-effekten dramatisk ved at en kan sammenlikne forhold ved enkelte prosjekter med flere andre på porteføljenivå.

Det er en sentral del av Concept-programmets mandat å sette av betydelige ressurser til denne typen evalueringer av

de såkalte KSI-prosjektene i årene som kommer, etter hvert som de er kommet 3 – 5 år inn i driftsfasen. Det betyr at tidspunktet omsider er kommet for å igangsette hovedtyngden av den empiriske delen av forskningen innenfor Concept-programmet. Det skal bidra til å videreutvikle tilretteleggingen, planleggingen og kvalitetssikringsarbeidet knyttet til store offentlige prosjektinvesteringer slik at Norge fortsetter å være helt i forkant internasjonalt når det gjelder å omsette denne typen offentlige bevilgninger i samfunnsøkonomisk nytte.

I det universet av informasjon og kunnskap vi befinner oss i må vi avfinne oss med fremmedgjøringen og heller være tilfreds med bevisstheten om alt vi ikke vet. Vi må leve med de svarte boksene, og behøver ikke vite hva alle inneholder, men vi må sørge for å bruke muligheten vi har til å studere de store læringsløyferne og bli konstruktive tilskuere av annen orden. Ikke bare passive tilskuere av første orden.

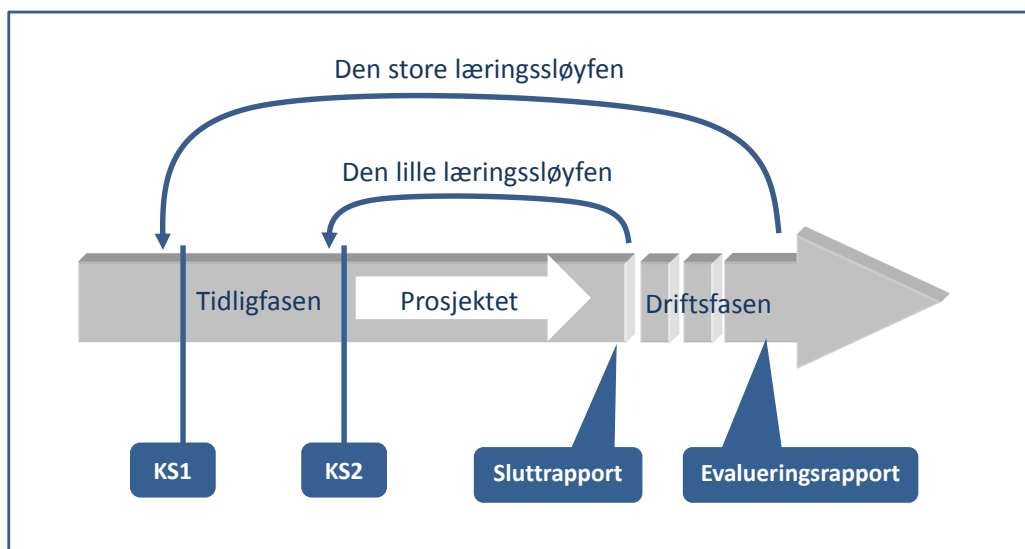
*Vi må sørge for å
bruke muligheten*

*vi har til å
studere de store
læringsløyferne og*

bli konstruktive

tilskuere av

annen orden.



Svensk variant av den norske konseptvalgutredningen for transportprosjekter

Gro Holst Volden, forskningssjef Concept-programmet

Man innfører en metode for utredning i tidligfasen, med fokus på behov, mål og mulige løsninger, en såkalt åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Dette er nytt (...) og direkte inspirert av den norske konseptvalgutredningen (KVU).

I Sverige ble planleggingssystemet for transportsektoren lagt om fra nyttår jf. regjeringsprop. 2011/12:118. Det er blant annet tatt grep for å oppnå en mer effektiv planprosess for større infrastrukturprosjekter. Regjeringen har også fått noe større innvirkning på prioriteringen av konkrete prosjekter, gjennom at de langsiktige transportplanene skal revideres oftere. Den kanskje mest interessante endringen er imidlertid innføringen av en metode for utredning i tidligfasen, med fokus på behov, mål og mulige løsninger, en såkalt åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Dette er nytt, og ment å være en arena for tidlig dialog om hva som kan gjøres med et problem eller en «brist» som det heter på svensk.

ÅVS-metodikken er direkte inspirert av den norske konseptvalgutredningen (KVU). I 2009 dro en delegasjon med fagpersoner fra både Trafikverket og regionale myndigheter, til Norge for å lære om KVU. Deretter dro de hjem og utviklet den svenske varianten, som i årene etterpå er testet ut på et antall pilotprosjekter. Erfaringene så langt er gode, og nå sier den svenske regjeringen at den forventer at ÅVS gjennomføres for nye investeringsforslag før disse kan komme inn i den formelle planprosessen mot statlig finansiering.

I denne artikkelen vil jeg kort presentere innholdet i en ÅVS

og diskutere likheter og forskjeller med den norske KVU/KSI-ordningen.

Åtgärdsvalsstudiens innhold

En ÅVS har fire faser som vist i figuren under (se også nylig utkommet veileder for ÅVS-arbeid, som finnes på www.trafikverket.se);

I fase 1 tas initiativet til å gjøre en ÅVS. Det forutsetter at det finnes et problem og en reell interesse for å løse eller forbedre situasjonen. Det kan handle om et kapasitetsproblem på en strekning eller i en region, miljøutfordringer, ønske om sykkel- og kollektivsatsing, behov for tilgjengelighet til et nytt område e.l. Initiativtaker kan være Trafikverket, regionale myndigheter, en større næringslivsaktør eller andre som har et eierskap til problemet. Alle de viktigste aktørene med kontroll over relevante virkemidler må identifiseres og bør delta aktivt i den videre prosessen.

De involverte aktørene skal i fase 2 komme frem til en felles forståelse av hva problemet består i, og det skal fastsettes tilhørende mål for tiltak. Aktørene må også bli enige om en hensiktsmessig avgrensning av studien, både tidsmessig, innholdsmessig og geografisk, slik at den ikke blir altfor omfattende. Hva som er hensiktsmessig vil variere med proble-

met, men det er ikke utenkelig med for eksempel én overbyggende ÅVS som gjelder en stor region, og flere mindre ÅVS-er for delområder. Alle ÅVS-er skal være transportovergripende.

Som del av arbeidet i fase 2 skal det gjøres en interessentanalyse og lages en grundig beskrivelse av videre utvikling uten tiltak (nullalternativet). Når mål skal fastsettes må en se hen til den retningen som er signalisert i eksisterende strategiske analyser både på nasjonalt og regionalt nivå. Herunder er det utarbeidet et første utkast til såkalte systemanalyser for transportsystemet i hvert län (region). Liknende analyser av transportfunksjoner finnes også nasjonalt og vil bli videreutviklet.

I tredje fase skal mulighetsrommet bres ut og tenkbare løsninger – og kombinasjoner av løsninger – identifiseres, drøftes og vurderes. Tiltakene beskrives nokså grovt og skissemessig på dette stadiet. Som en tilnærming og en støtte for alternativgenerering anvendes en fire-stegsmetodikk.

Steg 1: «Tänk om»

Steg 2: «Optimera»

Steg 3: «Bygg om»

Steg 4: «Bygg nytt»

Steg 1-tiltak handler om å styre transportetterspørselen, typisk ved økonomiske, juridiske og



informative virkemidler. Dette er de enkleste og billigste tiltakene. Steg 2 omfatter tiltak som kan gi mer effektiv utnyttelse av eksisterende anlegg. Steg 3- og 4-tiltak er i større grad rettet mot å forbedre tilbudssiden gjennom henholdsvis ombygging og nyinvestering av infrastrukturen. Firestegsprinsippet innebærer at en systematisk vurderer Steg 1-tiltak først, deretter Steg 2-tiltak, mens Steg 4-tiltakene vurderes helt til slutt og kun dersom de andre tiltakene ikke er tilstrekkelige. Tabellen under viser et lite utvalg fra en lang idélister som finnes i veilederen over tiltak som kan vurderes.

Alle tiltak som er vurdert skal beskrives og oppsummeres i rapporten, og en benytter da en mal for «Samlet effektivbedømming», som ivaretar både samfunnsøkonomiske virkninger, fordelingsmessige virkninger og måloppnåelse. Det skal angis et grovt kostnadsanslag per tiltak, mens øvrige vurderinger kan skje kvalitativt og oppsummeres ved +/- tegn på matriseform. På dette tidlige stadiet, og siden den sammenlikner helt

ulike tiltak fra alle fire kategorier, anses det som lite hensiktsmessig å benytte de detaljerte transportmodellene og nytte-kostnadsverktøy.

Til slutt må partene i fase 4 bli enige om en anbefaling av tiltak. Svaret en kommer fram til er ikke nødvendigvis enten eller, men ofte både-og. Det kan være viktig at man presenterer en pakke av tiltak, som gjerne har synergieffekter mellom infrastrukturelle tiltak og tiltak som påvirker etterspørselen. Som del av studien klargjøres hvem som er tenkt å ha ansvar for hva, herunder for finansiering.

Kvalitetssikring og oppfølging i etterkant

Etter at ÅVS-rapporten er utarbeidet skal den gjennomgå en kvalitetssikring. Det innebærer å kontrollere at dokumentasjonen er tilstrekkelig, men ikke nødvendigvis detaljert, slik at ÅVS-en kan fungere som underlag for de beslutninger som nå må tas av ulike aktører for å komme videre. Det skal fremgå tydelig hvorfor de foreslåtte tiltakene er de beste. Dokumentasjonskravet vurderes ut fra hvor

kompliserte, kostbare etc. tiltakene er. Som del av kvalitetssikringen vil en normalt også gjennomføre en bred høring.

Det er aktørene som har hatt hovedansvar for ÅVS-en som også har ansvar for kvalitetssikringen. Ventelig vil Trafikverket oftest få et slikt ansvar. En har altså ikke ekstern kvalitetssikring.

I etterkant må forslagene følges opp og knyttes mot kort- eller langsiktige planer på statlig og regionalt nivå. Hver av aktørene som har deltatt i ÅVS-prosessen må da ta de nødvendige beslutninger ut fra sitt ansvar og i lys av den overenskomst som er inngått. Noen tiltak vil typisk kunne implementeres raskt og enkelt. Andre, og da særlig statlige investerings tiltak på Steg 3- og 4-nivå, vil i første omgang gå inn i en «tiltaksbank» for å bli nærmere vurdert med tanke på senere opptak i langsiktige investeringsprogrammer (nasjonale eller regionale transportplaner). ÅVS-en har da lagt grunnlaget for fortsatt samordning av den videre planleggingen. Tiltak som ligger nærmere i tid i en langsik-

Firestegsprinsippet

innebærer at en

systematisk

vurderer Steg 1-

tiltak først, deretter

Steg 2-tiltak, mens

Steg 4-tiltakene

vurderes helt til

slutt og kun

dersom de andre

tiltakene ikke er

tilstrekkelige.

Steg 1: «Tänk om»	Steg 2: «Optimera»	Steg 3: «Bygg om»	Steg 4: «Bygg nytt»
- Grønne skatter (subsider) for å styre transportvalg	- Økt effektivitet i drift av eksisterende tilbud	- Ombygging av vei eller bane til annen bruk, annen standard etc.	- Større ombygginger
- Trengselsskatt («kopris»)	- Mer fleksible tider for godsleveranser	- Utbygging av gang- og sykkelveinett	- Nye investeringer
- Informasjonsspredning og markedsføring av for eksempel g/s og kollektivtilbud	- Prioritering av kollektivtransport (egen fil, signalprioritering etc.)	- Nye bussfelt	
- Samkjøringsportaler	- Bedre kvalitet i kollektivtilbudet	- Forlengelse av togplattform	
- Sertifiseringsordning for smarte transportvalg (leverandører)	- Parkering for tog-/busspendlere	- Separate spor for sakte- og hurtiggående tog	
- Økt satsing på IKT for reisefrie møter	- Utbedring av tilbud til gang og sykkel	- Forbipasseringspor/-felt	
- Oppmuntring til samlokalisering av servicefunksjoner	- Omkjøring for lastebiler		
	- Støyskjerming		
	- ITS-løsninger		

ÅVS synes å være
tenkt som en enda
tidligere og enda
mer overordnet
vurdering enn det
som i dag er praksis
ved KVU/KSI
(...)
Foreløpig er ÅVS
først og fremst ment
som et uformelt
verktøy til hjelp for
aktørene selv.

tig plan må nødvendigvis være dokumentert i større detalj.

Den norske versus den svenske tidligfasestudien – noen foreløpige vurderinger

Som det fremgår over, er innholdet i en ÅVS nokså likt den norske KVU/KSI. Det er en tidligfasevurdering av behov og mål, mulighetsrom og alternativer, som skal gi beslutningstaker et underlag for å ta et fornuftig konseptvalg. Likevel er det noen grunnleggende forskjeller.

ÅVS synes å være tenkt som en enda tidligere og enda mer overordnet vurdering enn det som i dag er praksis ved KVU/KSI i Norge. Det gir større sannsynlighet for at hele mulighetsrommet blir tatt i bruk. Firestegsprinsippet bidrar også til at ÅVS-en får et meget bredt perspektiv på virkemidler. Ikke bare ulike forvaltningsnivåers virkemidler, men også ulike fagmiljøers (økonomenes, juristenes, psykologenes, ingeniørenes etc.) virkemidler skal tømmes sammen i en stor verktøykasse. Her har vi kanskje noe å lære i Norge. Fokuset i en norsk KVU/KSI, slik praksis har utviklet seg, er primært å vurdere større utbyggingsprosjekter, dvs. Steg 3- og 4-tiltak, opp mot kun ett nullalternativ som typisk kan inneholde noen elementer av steg 1 og 2-tiltak. Dette betyr selvsagt ikke at ikke Steg 1- og 2-tiltak vurderes og iverksettes i Norge, men en legger ikke nødvendigvis opp til å anvende KVU-metodikken til å se hele dette mulighetsrommet i sammenheng på en systematisk måte.

Den svenske ordningen er også langt mer fleksibel med hensyn til hvem som bestiller, gjennomfører og kvalitetssikrer analysen.

Foreløpig er ÅVS først og fremst ment som et uformelt verktøy til hjelp for aktørene selv, for å rette fokus mot de viktige spørsmålene, skape dialog mellom forvaltningsnivåene og med næringslivet, og sammen finne løsninger. Den norske ordningen styres derimot av Finansdepartementet i den primære hensikt å ha kontroll med de største statlige investeringsprosjektene. KVU-prosessen er i det norske perspektivet først og fremst en forbereding til et statlig investeringsprosjekt.

Dette forklarer at det er statlige myndigheter som alene har ansvar for KVU-en i Norge. Å skulle gi en formell plass ved bordet til interessenter som kun vil få nytte uten å måtte være med å betale, er problematisk i et kontrollperspektiv. Når svenskene legger opp til bred deltakelse, må en se dette i lys av at den primære ambisjonen er å løse et problem uten å måtte gjennomføre et større utbyggingsprosjekt. Et annet moment er at svenske kommuner og län (i alle fall sammenliknet med norske) er relativt store og med økonomisk handlefrihet, og de har allerede i dag et betydelig medfinansieringsansvar og en reell rolle i å løse de brister det her er snakk om.

Den svenske ÅVS-prosessen skal befolkes av interessentene selv og kvalitetssikres av de samme. Et betimelig spørsmål fra et norsk perspektiv er da om rapporten vil få den nødvendige troverdighet i de tilfellene at Steg 3- og 4-tiltak er blant de foreslåtte tiltakene. Mange kommuner og andre interessenter vil åpenbart foretrekke statlig finansierte investeringsprosjekter fremfor andre tiltak, og ha incentiver til å undervurdere kostnader og blåse opp nytten av slike. Den svenske regjeringen sier i realiteten at

ÅVS-en kan gi et investeringsprosjekt inngangsbillett til en «tiltaksbank», som er en kø for å tas inn i en langsiktig transportplan. Det gjenstår derfor å se om ÅVS-rapporten greier å ivareta den kontrollfunksjonen som da er nødvendig. Det er lagt opp til at et investeringsforslag må gjennomgå flere og mer detaljerte analyser (bl.a. nytte-kostnadsanalyse) før bevilgning gis, men det er lett å se for seg at det kan være politisk vanskelig å ta prosjektet ut av «tiltaksbanken» igjen dersom ideen er forankret og forventninger skapt gjennom ÅVS-en. I alle fall ville det nok være slik i en norsk virkelighet, med det sterke politiske fokuset på enkeltprosjekter som vi har her.

Videre oppfølging

Det er selvsagt vanskelig å sammenlikne intensjonen ved den svenske ordningen med etablert praksis i den norske som tross alt har vart i snart åtte år. Det blir derfor spennende å se hvilken praksis som vil etablere seg for åtgårdsvalsstudier.

Trafikverket skal finansiere et følgeforskningsprosjekt som skal gjennomføres av KTH i perioden 2013-2016 for å lære om hvordan ÅVS-metodikken og -prosessen fungerer. Som del av følgeforskningen vil man sammenlikne tidligfaseplanleggingen i Sverige med Norge og Storbritannia. Concept-programmet skal følge denne studien, og ser frem til mye nyttig erfaringsutveksling og læring i tiden fremover.

Veilederen kan lastes ned her: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6888/2012_206_atgardsvalsstudier_nytt_steg_i_planering_av_transportlosningar.pdf



Direktoratet for økonomistyring (DFØ)

Årskonferansen 2013

2013,
nr. 2

Årskonferansen ble avholdt på Oslo kongressenter 24. januar og var den åttende i rekken. Konferansen hadde 750 deltagere. Finansminister Sigbjørn Johnsen holdt åpningsinnlegget og delte ut Bedre stat-prisen 2013 til årets vinner som var Mattilsynet. Tidligere forsvars-

sjeff og general Sverre Diesen holdt innlegg om egne erfaringer med mål- og resultatstyring. Innlegget ble kommentert av ekspedisjonssjef Therese Johnsen fra Riksrevisjonen og professor Åge Johnsen fra Høgskolen i Oslo og Akershus. Direktør Ellen

Hambro fra Klima- og forurensningsdirektoratet delte av egne erfaringer med samfunnsøkonomiske analyser, mens førstemanuen-

sis Joakim Askim fra Universitetet i Oslo og skattedirektør Svein Kristensen så nærmere på måling og bruk av effekter i statlig styring. Tidligere statsminister Kåre Willoch avsluttet konferansen med et skråblikk på samspillet mellom politikk og forvaltningen.



Finansministeren og direktøren i Mattilsynet



"Det handler om effektive prosesser"

BA2015-konferansen 8. januar

Denne konferansen, som markerte at forprosjektet til BA2015-programmet nærmer seg slutten, ble arrangert på Scandic Fornebu med over 160 deltagere fra store deler av bygge-, anleggs- og eiendomsnæringen. Programmet har til hensikt å skape praksisendring i byggeprosjekter og konferansen ble avholdt for å "ta pulsen" på næringen og skissere noen visjoner for fremtiden.

Noen utdrag fra programmet:

- Petter Eiken presenterte programmet Bygg21, som vil samarbeide med BA2015 om å fremme BAE-næringens beste.
- Stephen P. Mulva fra Construction Industry Institute (CII) forklarte hvordan prestasjonsmåling og benchmarking kan brukes til å skape målbare effekter i bransjen.
- Tarald Lundevall fra Arkitekthøgskolen Oslo og Snøhetta snakket om prosjektteam og ulike roller i prosjekter, inkludert et spørsmål om arkitekten burde fungere som prosjekteringsleder.
- Fra Statsbygg fortalte Øyvind Christoffersen og Hilde Nordskogen, henholdsvis administrerende direktør og direktør byggherre, om hvordan Statsbygg ser for seg at byggeprosjekter bør gjennomføres, med fokus på samarbeidsrelasjoner, bruk av BIM, osv.
- Idar Kreutzer fra Finansnæringens Fellesorganisasjon tok utgangspunkt i en rapport fra World Business Council for Sustainable Development, og pekte blant annet på at det i perioden

2012-2050 skal bygges mer i verden enn så langt til sammen i hele menneskehetens historie og at dette gir enorme utfordringer for bransjen.

- Jan Tore Sanner fra Høyre vinklet sitt innlegg mot de utfordringer byråkratisering gir for BAE-næringen og at en evt. ny regjering vil endre på mange av rammebetingelsene for prosjektutvikling i Norge.

I tillegg ble det holdt en rekke andre presentasjoner i parallelle strømmen, inkludert betraktninger fra Jan Olav Pettersen, avdelingsdirektør i Finansdepartementet, om KS-ordningen. Konferansen ble avsluttet med en paneldebatt der det ble trukket opp de store linjene for BA2015-satsningen, hvor demonstrasjonsprosjekter, et BA-akademi, læring fra CII og videreutvikling av NTNU blir viktige bærebjelker.

BA

2015

Samfunnsøkonomiske analyser

Faglig konferanse 21.-22. februar i Washington, D.C.

En liten delegasjon av samfunnsøkonomer fra Concept og Direktoratet for økonomistyring (DFØ) tok turen til den amerikanske hovedstaden i februar for å delta på Society for Benefit-Cost Analysis sin årlige konferanse. Målgruppen var akademikere og praktikere i offentlig og privat sektor som ønsker å styrke teori- og metodegrunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser, utveksle erfaringer og øke bruken av slike analyser.

Programmet for konferansen var variert. Både metodiske, etiske og praktiske spørsmål ble tatt opp. Spesielt var mange av foredragsholderne opptatt av miljøøkonomiske spørsmål, men også helseøkonomiske og transportøkonomiske tema ble diskutert. Hva er verdien av et liv? Hvordan måle avkastningen av utdanning? Og hvilke alternativer har vi til bruk av betalingsvillighet som mål på nytte? I tillegg ble en rekke case presentert; fra utformingen av tobakksreguleringen i USA, til ulike beredskapstiltak, helse- og utdanningsprogrammer både hjemme og i utviklingsland etc. Infrastruktur og tiltak med store investeringskostnader på statens hånd (ref. KS-ordningen i Norge) er bare et av mange anvendelsesområder for samfunnsøkonomiske analyser.

Interessant for oss fra Norge var å oppleve hvordan den sterke tiltroen til det frie markedet gjennomsyret diskusjonene. I Norge innføres nye forbud og påbud ofte uten at samfunnsøkonomiske kostnader og nytte er utredet, men i USA er man sterkt opptatt av at inngrep mot individets frie valg må begrunnes i en eller annen markedssvikt. Og selv der en kan påvise markedssvikt, er det slett ikke sikkert at offentlige reguleringer er

den beste løsningen. Byråkratiske og politiske prosesser er nemlig heller ikke nødvendigvis optimale. Flere av foredragsholderne pekte dessuten på viktigheten av å gjøre nye samfunnsøkonomiske analyser over tid for å sikre at reguleringer fjernes dersom det ikke lenger er behov for dem.

Et tema som ble nevnt av mange på denne konferansen var utfordringene som er påpekt fra arbeidsøkonomi; at folk ikke er så rasjonelle og nyttemaksimerende som den samfunnsøkonomiske analysen forutsetter. Vi er kort-siktige, røyker for mye, trener for lite og sparer ikke nok til pensjonsalderen. Observert betalingsvillighet er derfor ikke nødvendigvis et uttrykk for hva folk «egentlig» ønsker. Diskusjonene gikk høyt om hvorvidt dette er en markedssvikt som rettfærdiggjør offentlig regulering eller ikke. En slags mellomløsning ble foreslått for noen år siden og synes å være akseptert av mange: «nudges» (man gir et forsiktig «puff» i riktig retning, ved å sørge for at de gode valgene er lette å få øye på). Det er imidlertid uenighet om hvordan den samfunnsøkonomiske analysen eventuelt bør korrigeres for å ivareta dette.

Et av foredragene skilte mellom «ideell» og «byråkratisk» samfunnsøkonomisk analyse. I en ideell verden gjennomføres analysene av objektive analytikere, og bidrar til opplysning og grunnlag

for mer effektive valg. Men i virkeligheten fungerer analysene ofte som innspill i en interessekamp, hvor involverte aktører (evt. ved hjelp av betalte konsulenter) får det svaret de ønsker. Således kan effekten bli økt konfliktnivå heller enn oversikt og konsensusbygging.

Selv om de langt fleste deltakerne var fra USA, møtte vi også samfunnsøkonomer fra andre deler av verden. Ett av panelene hadde navnet «Samfunnsøkonomisk analyse i Europa». Her presenterte Gro Holst Volden fra Concept og Gry Hamarsland fra DFØ den norske ordningen for gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser, hvor kravet om å gjøre slik analyse er en viktig del av KSI for de største investeringsprosjektene. For andre, mindre investeringer samt reguleringer har vi et svakere regime, her gjelder kun Utredningsinstruksens generelle krav til å utrede økonomiske og andre konsekvenser. De nye anbefalingene for samfunnsøkonomiske analyser fra Hagen-utvalget (NOU 2012:16) ble også presentert og mange uttrykte interesse for dette arbeidet.

For de som har en faglig interesse for samfunnsøkonomiske analyser var dette et ypperlig forum for faglig påfyll og nettverksbygging. Mer informasjon finnes her <http://benefitcostanalysis.org/>



Den kjente amerikanske økonomen
Arnold Harberger holdt hovedforedraget



Svenske VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) holder en årlig konferanse, Transportforum, i Linköping. Årets konferanse ble holdt 9.-10. januar 2013 og var den 30. i rekken. Dette er Nordens største konferanse på transportområdet med ca. 1600 deltakere, herav ca. 500 foredragsholdere.

Concept var representert ved Gro Holst Volden som snakket om den norske KS-ordningen og Concepts initiativ angående etterevaluering av store investeringsprosjekter. Hun var imponert over arrangementet, og ikke minst den store bredden med hensyn til aktører og innhold. Både forskere, politikere og

næringsliv var der, inklusiv infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd.

De overordnede utfordringene er langt på vei de samme i Sverige som i Norge. Hvordan sikre en sammenhengende og sømløs transport, også over landegrensene? Hvordan bedre sikkerheten på veiene slik at nullvisjonen nås? Hvordan bedre regulariteten på bane, hvor en har hatt betydelig vekst i trafikkallene de senere årene? Ikke minst kom mange av foredragsholderne inn på at klimautfordringen står i en særstilling og at transportsektoren er svært viktig for å nå nasjonale ambisjoner på dette området.

Sesjonen om hvordan drive

transportplanlegging slik at klimamålene nås var nettopp en av de som trakk flest tilhørere. Ulike virkemidler ble diskutert, fra avgifter («pisk») til investeringer i bane, sykkelveier og andre klimavennlige alternativer («gulrot»). En studie som ble presentert fra VTI slår fast at svenske avgifter ikke er tilstrekkelig høye til å dekke de eksterne kostnadene som transportsektoren forårsaker. Hans Silborn fra Statens Vegvesen (Norge) tok for seg målet om nullvekst i biltrafikken i Osloregionen, og argumenterte for at dette er realistisk, gitt at staten, kommunen og andre aktører blir enig om en god nok tiltakspakke.

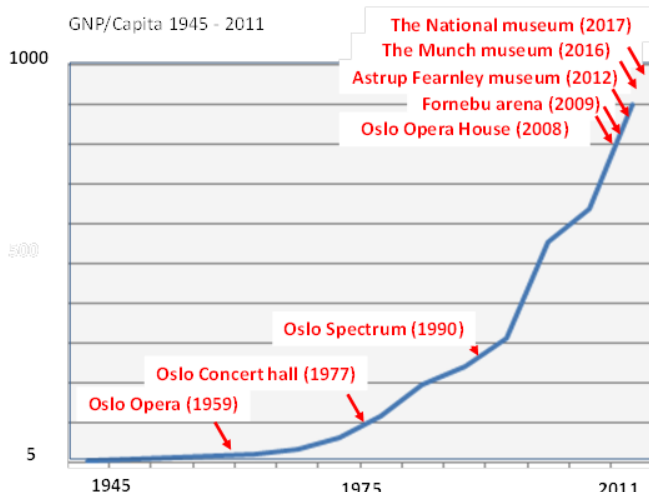


Et skred av investeringer i kulturbygg

Vannkraft- og oljelandet Norge er kommet med på verdensstoppen i BNP per innbygger. Velstanden er i økende grad blitt synlig og særlig de senere år har vi sett at det investeres stort i kulturbygg.

Bare i Oslo har vi nå konserthus med til sammen 40000 sitteplasser. Etter Astrup Fearnley museet kommer Munch museet og Nasjonalmuseet med til sammen nesten 90000 kvm. Landet rundt bygges kulturhus over en lav sko, i større byer som Stavanger, Kristiansand og Arendal

GNP/Capita 1945 - 2011

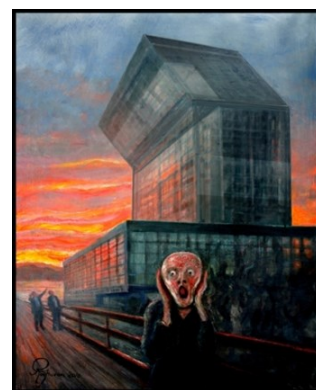


er kapasiteten 30-50 sitteplasser per innbygger. I mindre byer som Svolvær, Sandnes og Tromsø er kapasiteten mindre enn 10 personer per sitteplass. Da skal folk gå mange dager i året på kulturtilstelninger for å utnytte kapasiteten. Siden århundreskiftet har en sett et

skred av nye investeringstiltak på dette området landet rundt. Debatten i media er ikke uteblitt.

Concept er i gang med å se nærmere på fenomenet, og Knut Samset holdt et innlegg om dette

på konferansen Urban Research Plaza Forum ved Chulalongkorn University i Bangkok i mars. Spørsmålet som kan stilles er om vi har folk til å fylle disse husene og økonomi til å drive dem. Blir det kulturhus uten innhold, eller kultur uten publikum?



Erfaringsutveksling om kvalitetssikringsordningen på Lysebu



Finansdepartementet er opp- tatt av å følge opp erfaringene med ekstern kvalitetssikring, for å sikre læring på tvers av prosjekter og aktører. Et viktig tiltak i den forbindelse har vært å avholde regelmessige samlinger, som den senere tid har gått under navnet Kvalitetssikringsforum.



Kvalitetssikringsforum ble denne gang avholdt 7.-8. mars på Lysebu i Oslo. Det var godt oppmøte både fra kvalitetssikringsmiljøene, departementer, etater, og Concept-programmet som bistod med organiseringen. Til sammen var godt over 70 personer samlet. Nye deltakere av året var Oslo Kommune og Olje- og energidepartementet, som begge har innført en variant av KS-ordningen den senere tid.

Programmet inneholdt innlegg om hvordan KS-ordningen fungerer og mulig forbedringspotensial, gruppearbeider samt flere faglige innlegg fra blant andre Concept-programmet. I

tillegg ble det god anledning til erfaringsutveksling og nettverksbygging mer uformelt.

En hadde tre ulike tema for gruppearbeid: 1) Analysen av mulighetsrommet, 2) Nøkkelinformasjon fra KVV/KSI («superside») og 3) Hvordan trekke ut beste praksis for styringen av IKT-prosjekter. Det første og siste temaet vil bli fulgt opp direkte av Concept i pågående studier. Tema nr. 2 vil bli fulgt opp av Finansdepartementet. Departementet vil for øvrig ta med seg alle innspillene som kom opp i forbindelse med arbeidet med nye rammeavtaler om kvalitetssikring neste år.

Aktuelle hendelser

Concept-programmet

NTNU
S. P. Andersens vei 5
7465 Trondheim

Programleder:
Professor Knut Samset
73594641

Forskningssjef:
Gro Holst Volden
95745565

International Transport Forum arrangerer sin årlige konferanse 22.-24. mai i Leipzig, se <http://2013.internationaltransportforum.org/>

Nordic Conference on Construction Economics and Organisation holdes i Trondheim 12.-14. juni. Se <http://www.ntnu.no/7nordic>

IRNOP-konferansen 2013 (International Research Network on Organizing by Projects) gjennomføres 17.-19. juni i Oslo. Tittel for årets konferanse er "Innovative Approaches in Project Management Research". Mer informasjon her www.bi.edu/research/Research-Departments/Leadership-and-Organizational-Management/-inorp-2013/

World Conference on Transport Research arrangeres 15.-18. juli 2013 i Rio de Janeiro, Brasil. Les mer her

<http://www.wctr2013rio.com/>

EURAM 2013 (Annual Conference of the European Academy of Management) holdes i Istanbul, Tyrkia, 26.-29. juni med hovedtema "Democratising Management". www.euram2013.com

IPMA World Congress 2013 holdes 30.sept.-3. okt. i Dubrovnik, Croatia, med tittelen "Finding Balance and Moving Forward". www.ipma2013.hr/

Nordnet (Network of Nordic Project Management Associations) holdes i Reykjavik, Island, 3.-5. september 2013. Se www.nordnet2013.is/

Evalueringskonferansen 2013 vil holdes 18.-19. september 2013 i Oslo-området. Følg med på <http://norskevalueringsforening.no>

hvor nærmere informasjon vil bli lagt ut.

European Transport Conference 2013 holdes 30.sept.-2. okt. i Frankfurt i regi av The Association for European Transport. <http://etcproceedings.org/>

UNITE (International conference on Uncertainties in transport infrastructure evaluation) holdes for første gang 16.-18. sept. ved DTU, Danmark. <http://indico.conferences.dtu.dk/conferenceDisplay.py?confId=132>

Sjekk også kurskatalogen til EIPA European Institute of Public Administration www.eipa.eu/files/Catalogue_2013web.pdf

Vi kan allerede nå opplyse at Concept Symposium 2014 vil bli holdt 24.-26. September 2014 på Losby Gods i Lørenskog

FINN OSS PÅ
INTERNETT:

WWW.CONCEPT.NTNU.NO