

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Diarienummer**  
Utr 2011/5  
**Datum**  
2011-04-21

## Yttrande över "Att mäta produktivitetens utvecklingen för anläggningsbranschen" m.m.

Trafikanalys har anmodats ge synpunkter på Statskontorets del- och slutrapport "Att mäta produktivitetens utvecklingen för anläggningsbranschen" från 2010-04-26 respektive 2010-09-21 samt SCB:s promemoria "Verksamhetsuppdelning – byggföretagen" från 2010-12-14.

### Allmänna synpunkter och sammanfattning

Trafikanalys instämmer i Statskontorets beskrivning att det finns en utbredd uppfattning om att anläggningsbranschen brottas med svag produktivitetens utveckling, samtidigt som det saknas metoder för att spegla produktivitetens utvecklingen på ett relevant och tillförlitligt sätt. Trafikanalys anser därför att Statskontorets uppdrag att ta fram modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen är viktigt och angeläget.

Trafikanalys ser som sin roll att analysera de statliga åtgärdernas påverkan på produktivitet och innovationsgrad, snarare än att medverka i utveckling av mätmetoder och indikatorer på produktiviteten eller innovationsgraden. Det gäller beträffande anläggningsbranschen likaväl som beträffande transportsystemet som helhet.<sup>1</sup> Trafikanalys bedömer att Trafikverket för sin planerings- och upphandlingsverksamhet har ett större behov av mått på produktivitetens utvecklingen i anläggningsbranschen och ett ansvar för att utvecklingen går i rätt riktning.

Anläggningsbranschen är en mindre del av byggbranschen men omsätter ändå årligen stora belopp. Enligt SCB:s uppgifter uppgick det beräknade värdet av "Huvudentreprenader i Sverige" till 206 miljarder kronor år 2007 och verksamheten "Vägar och anläggningar" uppgår samma år till 45,4 miljarder kronor. Ca 40 miljarder av dessa kan enligt Statskontoret hänföras till upphandlingar gjorda av dåvarande Vägverket och Banverket. Statskontorets förslag ökar enligt Trafikanalys möjligheterna till kostnadskontroll och effektiviseringar i infrastrukturplaneringen.

<sup>1</sup> Se Transportforskningsutredningens (SOU 2010:74) betänkande *Mer innovation ur transportforskning* och dess förslag rörande Trafikanalys (sid 145).

Utifrån detta ställer sig Trafikanalys generellt sett bakom Statskontorets förslag och bedömningar. Trafikanalys viktigaste synpunkter kan sammanfattas på följande sätt:

- Trafikanalys instämmer i förslaget att SCB ska komplettera insamlingen av uppgifter till Nationalräkenskaperna i syfte att beräkna förädlingsvärdet och produktivitet, och delar bedömningen att detta inte ökar uppgiftslämnarbördan.
- Trafikanalys anser att SCB:s förvaltning och utveckling av modellerna och måtten bör ske i samråd med Trafikverket, Trafikanalys, övriga berörda myndigheter eller andra aktörer och Produktivitetskommittén (N2009:10), samt att SCB på begäran ska förse berörd myndighet med underlag som rör framtagna mått.
- Till skillnad från Statskontoret ser Trafikanalys skäl att utöka SCB:s innovationsundersökning till att även omfatta bygg- och anläggningsbranschen.
- Trafikanalys anser att det i den utsträckning Trafikverkets och Statskontorets förslag till produktivetsmått kompletterar varandra kan finnas fördelar med att båda utvecklas och används.
- Trafikanalys ställer sig bakom Statskontorets förslag och beskrivning av indikatorer samt förslagen till åtgärder för att säkerställa registrering och insamling av de uppgifter som de mikrodatabaserade analysmetoderna kräver tillgång till.

### **Statskontorets delrapport**

I delrapporten analyserar Statskontoret anläggningsbranschens produktivetsutveckling ur ett övergripande perspektiv, med utgångspunkt från SCB:s nationalräkenskaper. Trafikanalys instämmer i den beskrivning Statskontoret gör av de problem som finns med att avgränsa anläggningsbranschen från närliggande branscher, och de begränsningar som finns med de mått som tas fram.

Trafikanalys instämmer vidare i att de mått som Statskontoret föreslår inte ger någon indikation på hur produktivetsutvecklingen i anläggningsbranschen kan förbättras. Däremot är måtten relevanta som nyckeltal i uppföljningen av hur produktiviteten utvecklas i branschen, och därtill relativt okomplicerade för SCB att ta fram och förvalta.

Trafikanalys stödjer därför Statskontorets förslag (s 11, s 18) att SCB kompletterar insamlingen av uppgifter till Nationalräkenskaperna i syfte att förbättra beräkningarna av förädlingsvärdet och produktivetsutvecklingen. Trafikanalys delar bedömningen att företagens administrativa börda inte torde öka eftersom särredovisningen av kostnaderna ligger inom ramen för SCB:s redan initierade branschklassificering och verksamhetsuppdelning av företagen.

Trafikanalys vill göra kompletteringen att SCB:s förvaltning och utveckling av modellerna och måtten bör ske i samråd med Trafikverket, Trafikanalys, övriga berörda myndigheter eller andra aktörer och Produktivitetskommittén (N2009:10), samt att SCB på begäran ska förse berörd myndighet med underlag som rör framtagna mått.

### SCB:s promemoria

Trafikanalys instämmer i att det finns ett värde i att kunna följa branschens utveckling och ser därför positivt på resultaten från den pilotstudie som redovisas i promemorian. Resultaten för 2008 års siffror visar att uppdelningen ger stabila värden. Det tolkar Trafikanalys som ett tecken på att uppdelningen ganska väl lyckas fånga de delar av storföretagens verksamhet som överensstämmer med de mer branschrena företagens.

Pilotstudien visar att företagen har varit samarbetsvilliga och velat leverera tillförlitliga värden. Trafikanalys bedömer att företagen har goda möjligheter att skapa rutiner för att ta fram de efterfrågade uppgifterna i samband med övrig ekonomiredovisning. Det skulle innebära en successivt minskande uppgiftslämnarbörda för företagen, även vid en mer fullskalig uppdelning på verksamhetsenheter.

Trafikanalys ser positivt på det projekt på SCB där man enligt promemorian går igenom det 60-talet företag som verksamhetsuppdelats, samt potentiellt nya sådana.

### Statskontorets slutrapport

#### *Att mäta innovationer i hela anläggningsbranschen (avsnitt 3.2)*

Trafikanalys delar Statskontorets bedömning att enkäten inte fångar tillämpningen av innovationer i anläggningsbranschen (s 29, s 53). Till skillnad från Statskontoret ser dock Trafikanalys att det finns skäl för att utöka SCB:s undersökning att ta fram indikatorer på utvecklingen av innovationer till att även omfatta bygg- och anläggningsbranschen (s 29).<sup>2</sup>

Skälen till detta är att en utökning av SCB:s undersökning till att omfatta anläggningsbranschen ökar möjligheterna till uppföljning och jämförelser med andra branscher och andra länder. Undersökningen görs vartannat år till en genomsnittlig årskostnad på 62 500 kronor (s 29), vilket är ringa i förhållande till de utgifter Trafikverket har för upphandling av anläggningsföretag. Företagen deltar dessutom frivilligt i undersökningen vilket tyder på att den administrativa bördan inte är betungande.

Trafikanalys bedömer därför att i brist på alternativ på kort sikt finns goda skäl att SCB:s undersökning utökas för att ge en bild av utvecklingen av innovationer i anläggningsbranschen. Undersökningen görs på uppdrag av EU och det kan ligga i såväl Sveriges som EU:s intresse att försöka utveckla den till att bättre fånga tillämpningen av innovationer.

Enligt Trafikanalys uppfattning finns det inget som hindrar att en utökning av SCB:s undersökning kompletteras av Statskontorets förslag till indikatorer för att följa användningen av innovationer; *antal inkomna* och *andel antagna alternativa anbud*, samt *andel total-entreprenader* (s 41). Trafikanalys anser att angreppssätten kompletterar varandra på ett sätt som relativt väl fångar anläggningsbranschens innovationsgrad.

---

<sup>2</sup> För en beskrivning av SCB:s undersökning, se [http://www.scb.se/Pages/Product\\_8889.aspx](http://www.scb.se/Pages/Product_8889.aspx)

### *Trafikverkets produktivetsmått (sid 33-34)*

Statskontoret bedömer att Trafikverkets tidigare redovisning av produktivetsindex för drift- och underhållsåtgärder brister i transparens, tydlighet och säkerhet och att Statskontorets förslag till metoder är lättare att tillämpa. Trafikverket har enligt uppgift intensifierat arbetet med att utveckla olika mått och indikatorer för att bättre följa upp och redovisa produktivetsutvecklingen för sin verksamhet.<sup>3</sup> Trafikanalys anser att det i den utsträckning Trafikverkets och Statskontorets förslag till produktivetsmått kompletterar varandra kan finnas fördelar med att båda utvecklas och används. Redovisningen av respektive produktivetsmått måste dock vara transparent och tydlig.

### *Indikatorer (avsnitt 4.2)*

Trafikanalys ställer sig bakom Statskontorets förslag och beskrivning av indikatorer. Enligt Statskontoret har indikatorerna tagits fram i samarbete med Trafikverket, vilket är positivt. Trafikanalys stödjer också förslaget att styckkostnader ska användas för att mäta produktivetsutvecklingen, och att styckkostnadernas utveckling ska analyseras med stöd av en bedömning utifrån de förklarande indikatorerna och hur de påverkat styckkostnaderna (s 38). Trafikanalys vill understryka vikten i förslagen att nödvändiga kvalitativa analyser – som Statskontoret föreslår ska komplettera de kvantitativa – görs på ett tydligt och öppet sätt, samt att Trafikverket kontinuerligt ser över behovet och valet av indikatorer i takt med att kunskapen utvecklas om orsakssambanden mellan styckkostnaderna och indikatorerna (s 40).

### *Kompletterande analyser (avsnitt 4.3)*

Trafikanalys instämmer i att kompletterande mikrodatabaserade analysmetoder behövs för att följa upp hur produktiviteten kan förbättras i anläggningsbranschen. Trafikanalys ställer sig därför bakom Statskontorets förslag på åtgärder för att säkerställa registrering och insamling av de uppgifter som analysmetoderna kräver tillgång till. Trafikverket är inne i en period av omställning och utveckling på detta område vilket enligt Trafikanalys bedömning underlättar en anpassning till Statskontorets förslag. Trafikanalys ser Statskontorets förslag som mycket viktiga för såväl internt som externt uppföljningsarbete.

Trafikanalys vill understryka vikten i förslaget att Trafikverket skapar den typen av datasystem i sin insamling och redovisning av uppgifterna som möjliggör ihopkoppling och samkörning av systemen, i syfte att redovisa alla uppgifter på samma, relevanta nivå (s 45). Inte minst vill Trafikanalys understryka vikten i förslaget (s 46) att Trafikverket tar fram den typen av datakällor avseende drift- och underhållsåtgärder som beskrivs av Mats Andersson och Jan-Erik Nilsson i bilaga 3.

<sup>3</sup> Pressmeddelande 28 januari 2011, <http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/201101/Kritik-fran-Riksrevisionen-mot-Trafikverket/>

*Analys av upphandlingarna (avsnitt 4.3.3)*

Trafikanalys instämmer i Statskontorets beskrivning av Trafikverkets möjligheter att styra utrymmet för innovationer genom valet av upphandlings- och kontrakteringsform. Enligt Trafikanalys uppfattning är det viktigt att den information kring Trafikverkets upphandling och kontrakt som enligt LOU måste sparas också görs tillgänglig på ett tydligt och transparent sätt för att underlätta analys och uppföljning. För att öka förutsättningarna för tillgänglighet, tydlighet och transparens i framtiden anser Trafikanalys vidare att det är angeläget att berörda myndigheter följer och drar lärdom av pågående forskningsprojekt på området.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Björn Olsson har varit föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton  
Generaldirektör