

Hög effektivitet eller jämn fördelning?

Preferenser hos allmänheten och planerare i valet mellan infrastrukturpaket

ANDERS BONDEMARK

är forskare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).
andersbondemark@gmail.com

Sverige investerar alltmer i infrastruktur. Artikeln baseras på två studier (Bondemark m fl 2022a; Bondemark m fl 2022b) som visar på såväl likheter som skillnader mellan de prioriteringar som görs av allmänheten respektive tjänstepersoner på Trafikverket. Detta behöver inte utgöra ett demokratiskt problem men kan vara en delförklaring till att samhällsekonomiska analyser av investeringsobjekten inte får större påverkan på investeringsbesluten. Det finns skäl att tro att liknande skillnader i preferenser mellan allmänheten och myndigheternas personal finns i andra delar av den offentliga sektorn.

Sverige investerar betydande belopp i byggandet av ny transportinfrastruktur. I den senaste nationella planen höjde regeringen anslaget till utveckling av transportsystemet under perioden 2022–33 till 437 miljarder, vilket är en nominell ökning med 25 procent från den med förra planperioden (2018–29). Flera studier på svenska data (t ex Eliasson och Lundberg 2012; Börjesson m fl 2014; Hammes och Nilsson 2016; Bondemark m fl 2020), bl a publicerade i denna tidskrift, och på data från andra länder, (t ex McFadden 1976; Nellthorp och Mackie 2000; Odeck 2010), har försökt förklara hur medel till infrastruktur allokeras. Dessa studier undersöker vilka projekt som beslutsfattare på olika nivåer inkluderar och exkluderar i infrastrukturplaner. Detta sker typiskt sett med hjälp av statistiska modeller som identifierar vilka egenskaper hos projekt som påverkar sannolikheten att tas med i planerna positivt eller negativt. Även om det visat sig att det samhällsekonomiska resultatet verkar ha större inflytande över vilka åtgärder som tas med i planförslag i Sverige än i andra länder, t ex Norge, så är sambandet mellan detta och prioriteringen i planerna och planförslagen svagt. I stället verkar även andra aspekter tas i beaktande, som t ex fördelning och politiska överväganden.

De svenska resultaten liknar på många sätt de internationella. Flera nederländska studier har undersökt hur beslutsfattare ser på samhällsekonomiska analyser (Annema m fl 2015; Mouter 2017). Där uppger beslutsfattare att såväl politiska överväganden som fördelningsöverväganden är motiv till att avvika från den samhällsekonomiska analysen. Andra europeiska studier som studerat utfallet vid infrastrukturallokering (Castells och Solé-Ollé 2005; Cadot m fl 2006) visar att såväl politiska motiv som fördelningsöverväganden förklarar varför effektiviteten har begränsat inflytande.

Den här artikeln utgår från två studier (Bondemark m fl 2022a; Bonde-

mark m fl 2022b) i vilka jag och mina medförfattare har undersökt vilka hypotetiska infrastrukturpaket allmänheten respektive tjänstepersoner på Trafikverket föredrar baserat på information om både den totala samhällsnyttan av projekten och hur denna fördelas. Vårt huvudresultat är att såväl allmänhet som tjänstepersoner är villiga att göra avkall på effektivitet för att uppnå en fördelning av nyttorna de betraktar som önskvärda. Jag menar att det antagligen är ett skäl till att den samhällsekonomiska kalkylen inte får större genomslag vid allokeringen av infrastruktur.

Artikeln är strukturerad som följer: Efter en kort sammanfattning av de viktigaste resultaten diskuterar jag 1) varför allmänhetens och tjänstepersonernas preferenser skiljer sig åt, 2) huruvida det är ett problem att så är fallet, 3) relationen till andra beslutsunderlag inom transportsektorn samt 4) huruvida resultaten är överförbara till andra offentliga varor.

1. Studierna

Syftet med de båda studierna var dels att studera hur de båda grupperna gjorde avvägningen mellan olika fördelningsdimensioner, dels vilka skillnader som fanns inom och mellan de båda grupperna. För att göra detta genomförde vi en enkätstudie med flera valexperiment där respondenterna fick välja mellan två infrastrukturpaket med olika netto nytta och olika fördelningsprofil. I experimenten varierade vi också de ingående fördelningsdimensionerna. De ingående dimensionerna var geografi, kön, inkomst och trafikslag. Respondenterna från allmänheten rekryterades från en webbpanel. Trafikverksrespondenterna arbetade på en del av Trafikverket som är ansvarig för planeringen av infrastrukturen. Totalt svarade 2 169 medlemmar av allmänheten och 323 tjänstepersoner på Trafikverket.

I undersökningen ville vi att tjänstepersonerna skulle svara i egenskap av experter och att svars personer från allmänheten skulle svara i egenskap av medborgare. Hur man får individer att avslöja sina medborgerliga preferenser i valexperiment är ingen självklarhet och det finns flera tillvägagångssätt. Till syvende och sist handlar det om vad man tror att medborgerliga preferenser är för något. Mouter m fl (2017) diskuterar tre sätt att se på medborgerliga preferenser. Det första är att betrakta dem som konsumentpreferenser med inslag av altruism. Det andra är att göra en distinktion mellan *homo economicus* och *homo politicus*, där den förra väljer baserat på vad som är bra för egen del och den senare baserat på vad som är bra för samhället (Nyborg 2000). Båda dessa sätt att tolka resultat från en preferensstudie bygger på att undersökarna lyckas frammana den uppsättning preferenser man är ute efter genom beskrivningar av valalternativen. Det tredje sättet definierar preferenserna utifrån vilken budget som används. Om individen betalar med sina egna pengar är det konsumentpreferenser, om individen ombeds allokera samhällets pengar så använder hen sig av medborgerliga preferenser. Det är på detta tredje sätt vi definierat medborgerliga preferenser.

2. Resultat

Resultaten från vår undersökning är i huvudsak i linje med vad vi förväntade oss. Såväl allmänheten som tjänstepersonerna föredrar infrastrukturpaket med hög samhällsekonomisk effektivitet och en jämn fördelning. Om fördelningen är ojämn föredrar de att den är det till förmån för regioner utanför storstäderna, kvinnor och låginkomsttagare. Att såväl allmänheten som tjänstepersonerna är mer villiga att acceptera ojämna fördelningar till förmån för regioner utanför storstäderna, kvinnor och låginkomsttagare kan tolkas som en vilja att omfördela resurser till dessa grupper.

Heterogeniteten i allmänhetens preferenser förklaras delvis av egenintresse, dvs kvinnor föredrar infrastrukturpaket som gynnar kvinnor osv, men inte bara av det. Vi undersöker också hur uppfattningar om rättvisa kan förklara vilka preferenser individerna ger uttryck för. Vi finner bl a att de som uppfattar Sverige som rättvist i geografi- och könsdimensionen (dvs att var man är uppväxt eller vilket kön man har inte påverkar ens chanser i livet) är mindre villiga att gynna regioner utanför storstäderna och kvinnor, i linje med vad teorin säger (Rubin och Peplau 1973). Vad gäller inkomst får vi i stället motsatt resultat, dvs de som uppfattar Sverige som rättvist i inkomstdimensionen är mer villiga att gynna låginkomsttagare. När vi i stället försöker förklara preferenserna i inkomstdimensionen med individernas framtidsutsikter får vi resultat som är mer i linje med teorin, dvs de som tror att de går en ljus framtid till mötes är mindre villiga att gynna låginkomsttagare. Heterogenitet bland tjänstepersonerna förklaras av individegenskaper som kön och hemregion men inte utbildning eller vilken enhet på Trafikverket man arbetar på.

Allmänhetens och tjänstepersonernas preferenser skiljer sig på tre sätt. Den största skillnaden är att tjänstepersonerna tycker att den samhällsekonomiska effektiviteten är relativt sett viktigare än vad allmänheten verkar tycka. Allmänheten har inte starka preferenser för något enskilt trafikslag utan föredrar en jämn fördelning. Tjänstepersonerna på Trafikverket föredrar däremot tydligt järnväg över väg. Tjänstepersonerna på Trafikverket verkar också något mindre bekymrade över att fördelningen av nyttorna ska vara jämna och är mer villiga att acceptera ojämna fördelningar till förmån för kvinnor och låginkomsttagare.

3. Diskussion

Varför skiljer sig allmänhetens och tjänstepersonernas preferenser åt?

De huvudsakliga skillnaderna mellan allmänheten och tjänstepersonerna är värderingen av samhällsekonomisk effektivitet och paket med stora järnvägsnyttor. Tjänstepersonerna på Trafikverket har en relativt sett högre värdering av dessa nyttor. När det gäller järnvägsnyttor föredrar de fördelningar där mer än hälften av nyttorna tillfaller järnvägen framför en jämn

fördelning mellan trafikslagen. Vad ligger till grund för dessa skillnader mellan de två grupperna?

Det finns flera tänkbara förklaringar till tjänstepersonernas relativt sett högre värdering av samhällsekonomisk effektivitet. En första förklaring är att kunskapen om betydelsen av samhällsekonomisk effektivitet är större bland tjänstepersonerna. Att det är kunskapen om problemen som driver en hög värdering av lösningarna är en förklaring som lyfts fram i miljöekonomiska studier där man funnit att tjänstepersoner och experter har en högre betalningsvilja för att reducera olika miljöproblem (t ex Rogers 2013 och Eggert m fl 2018).

En annan förklaring kan vara att tjänstepersonerna bättre förstått attributet samhällsnytta per krona, liksom vad det får för konsekvenser för fördelning i termer om storleken på nyttokakan. I experimenten beskriver vi att alla nyttor och kostnader som uppstår till följd av infrastrukturpaketet fångas av det attribut i valalternativen som beskriver samhällsekonomisk effektivitet, något som kan vara svårt att ta till sig. Tjänstepersonerna på Trafikverket har däremot kommit i kontakt med samhällsekonomiska kalkyler tidigare och är bekanta med idén om att dessa ska innefatta alla relevanta effekter, å andra sidan är de sannolikt också mer medvetna om metodens praktiska brister.

Den tredje och fjärde förklaringen är två sidor av samma mynt, internalisering, i bemärkelsen *värderingsanpassning* respektive *självselektion*. Eftersom samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn har varit ett mål som funnits under mycket lång tid och överlevt såväl vänster- som högerregeringar är Trafikverket som organisation väl medveten om detta mål. Värderingsanpassning innebär att personer som arbetar på Trafikverket antar åsikter, i synnerhet i egenskap som experter, som ligger nära organisationens mål, på liknande sätt som individer som bor i ett land anpassar sig till dess kultur (Alesina och Fuchs-Schündeln 2007). Jussila Hammes (2021) beskriver en modell för hur tjänstepersoners preferenser konvergerar mot organisationens genom att det är kostsamt för individen att ha preferenser som avviker för mycket från organisationens. På så sätt anpassar sig de som kan och de som har åsikter som avviker för kraftigt lämnar organisationen.

Även självselektion när det gäller vilka personer som söker sig till denna typ av arbeten kan vara en förklaring till att tjänstepersonerna har en högre värdering av samhällsekonomisk effektivitet, men detta förefaller vara en ännu mer potent förklaring till att de har en högre värdering av järnvägsnyttor. I den nationella planen för transportsystemet 2010–21 var investeringsbudgeten för järnväg 54 procent av den för väg. I det senaste förslaget till plan (2022–33) var motsvarande siffra 176 procent. Såväl investeringsvolymen till järnväg som andelen av de totala investeringarna som går till järnväg har alltså ökat markant de senaste tolv åren. Detta innebär att Trafikverkets uppdrag i någon mån har skiftat från att bygga vägar till järnvägar, vilket alltså kan påverka preferenserna. Detta

dels genom att organisationen har upplevt att målen förändrats, dels att det skapat ett behov av att anställa individer med kunskap om hur man planerar järnvägar. Det förefaller rimligt att tro att de individer som valt att ägna sitt yrkesverksamma liv åt att planera järnvägar överlag är mer positiva till järnvägsbyggande än genomsnittsmedborgaren. Genom att personer som är positiva till järnvägar selekteras in på Trafikverket kan det leda till att tjänstepersonerna där i genomsnitt blir mer gynnsamt inställda till järnvägar än genomsnittet.

4. Är det ett problem att allmänhetens och tjänstepersonernas preferenser skiljer sig åt?

I litteraturen går åsikterna om huruvida det är ett problem att tjänstepersoners åsikter skiljer sig från allmänhetens isär. Om det är ett problem eller inte beror åtminstone delvis på tjänstepersonernas roll i det politiska systemet. Tjänstepersonerna på Trafikverkets roll är både att informera politiker och omsätta politiken i praktiken.

Kombinationen av de från allmänheten avvikande preferenserna och uppdraget om att informera politiken kan uppfattas som problematisk. Så behöver emellertid inte vara fallet. Den offentliga förvaltningen, likt ekonomin, bygger på specialisering. För att inte alla ska behöva hålla sig informerade om allt så har samhället delegerat uppgiften att planera infrastruktur till en grupp människor som vi förväntar oss gör ett bra jobb medan övriga gör annat. På liknande sätt förväntar vi oss att läkare och sjuksköterskor ska kunna göra oss friska när vi blir sjuka utan att vi för den sakens skull behöver förstå detaljerna i behandlingen.

I en demokrati är det mycket som talar för att fördelningsuppgiften bör utföras av politiker eftersom de kan ställas till svars av medborgarna mer direkt än tjänstemännen. Alesina och Tabellini (2007) använder en modell för att analysera hur man bör fördela en teknisk uppgift och en fördelningsuppgift mellan politiker och oberoende tjänstepersoner. De menar att den tekniska uppgiften bäst utförs av tjänstepersoner och att vem som bäst utför fördelningsuppgiften beror av hur väl det är möjligt att instruera tjänstepersonerna. Den samhällsekonomiska kalkylen är rimligen att betrakta som en teknisk uppgift. Att tjänstepersonerna i högre grad väljer i enlighet med den skulle kunna peka på att de tagit till sig den tekniska uppgiften i större utsträckning än fördelningsuppgiften.

En viktig aspekt att ha med i diskussionen om samhällseffektivitet kontra fördelning är att det i vissa avseenden är en falsk dualism. Det är möjligt att se på utilitarism som en fördelningsprincip: så mycket som möjligt till så många som möjligt. När individer föredrar en viss fördelning av nyttorna på bekostnad av samhällsekonomisk effektivitet får det fördelningskonsekvenser, inte bara för den grupp som gynnas av den nya fördelningen utan också för kollektivet som missgynnas av den lägre totala nyttan. Det är möjligt att detta är en delförklaring till att tjänstepersonerna har en högre

värdering av samhällsekonomisk effektivitet. De inser, antingen direkt eller intuitivt, att alla kan få mer nytta om effektiviteten är högre (i varje fall i det förenklade valexperimentet).

5. Relationen till andra beslutsunderlag inom transportsektorn

Den samhällsekonomiska analysen har en framträdande ställning som beslutsunderlag inom transportsektorn.¹ Metoden är välutvecklad, har funnits under lång tid och det finns gemensamma riktlinjer som gör att olika underlag är jämförbara. Den samhällsekonomiska analysen bygger till stor del på värderingar som individer givit uttryck för i egenskap av konsumenter. På det sättet skiljer de sig åt från de medborgerliga värderingarna som är aktuella här. Så, hur ska man se på relationen mellan de två?

Beslut baserat på de värden som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen leder till en maximering av nyttorna för konsumentkollektivet, dvs användarna av transportinfrastrukturen oaktat hur dessa nyttor fördelar sig. Om vi i stället tar hänsyn till de medborgerliga värderingarna tar vi hänsyn till hur individer vill att dessa nyttor ska fördela sig. Det ger alltså svar på olika frågor.

Som jag tidigare nämnt så förklarar inte samhällsekonomiska kalkylresultat hur regeringen allokerar infrastrukturinvesteringar och många, inte minst ekonomer, propagerar för att den samhällsekonomiska kalkylen ska tillåtas spela en större roll för besluten. Det är säkert på många sätt en klok synpunkt. Motiven till att samhällsekonomi i dag inte spelar en större roll är säkerligen många. Till viss del är det ett resultat av lobbyism som av vissa ses som att olika intressegrupper, t ex boende i en viss region, ger uttryck för sina åsikter och av andra som mer eller mindre otillbörlig påverkan. Ett annat skäl till att samhällsekonomi inte spelar större roll kan dock vara det vi observerar i våra studier, att allmänheten är villig att ge upp effektivitet för att få ett visst fördelningsutfall, att politiken uppfattar detta, och prioriterar därefter. Säkerligen är inte politiker på nationell nivå immuna mot intressegrupper på t ex regional nivå men distinktionen mellan att gå intressegrupper till mötes och fördelningsöverbäganden som grundar sig på ideologi eller omtanke, är inte på något sätt självklar.

¹ Den samlade effektbedömningen, som är det verktyg Trafikverket använder för att sammanställa och beskriva effekterna av en åtgärd, består av den samhällsekonomiska analysen, en fördelningsanalys och en transportpolitisk måluppfyllelseanalys. Varken fördelningsanalysen eller den transportpolitiska måluppfyllelseanalysen är lika välutvecklad som den samhällsekonomiska analysen. I Bondemark m fl (2020) finner vi inget samband mellan resultatet av fördelningsanalysen eller den transportpolitiska måluppfyllelseanalysen och vilka åtgärder som Trafikverket föreslår. Intervjuer indikerar att fördelningsanalysen inte används alls på grund av att den är så schablonartad och underutvecklad och att den transportpolitiska måluppfyllelseanalysen inte används i särskilt stor utsträckning eftersom den inte är alternativskiljande.

6. I vilken mån är resultaten överförbara till andra sektorer?

I vilken mån är de resultat vi får beträffande preferenser för fördelningen av den offentliga tjänsten infrastruktur överförbar på offentliga tjänster i andra sektorer? Det beror på dels på om individer har specifika preferenser för just infrastruktur, dels på vilken sorts offentlig tjänst infrastruktur är.

Det finns olika typer av offentliga tjänster. Vissa tjänster, som exempelvis sjukvård och grundläggande utbildning, anser nog de flesta ska vara tillgängliga för alla. Andra typer av tjänster, som t ex högspecialiserad utbildning, kan de flesta sannolikt acceptera att det endast är tillgängligt för vissa som t ex har en viss förmåga. Sjukvård och grundläggande utbildning kan i detta sammanhang ses som varor som det offentliga tillhandahåller för att alla ska få likvärdiga chanser, de är alltså av *grundläggande* karaktär. Högspecialiserad utbildning är kanske snarare i första hand en tjänst som det offentliga tillhandahåller i hopp om att samhället som helhet ska skörda de ekonomiska frukterna, det är alltså en tjänst av *instrumentell* karaktär

Frågan är då vilken typ av offentlig tjänst infrastruktur utgör. Här är det viktigt att göra en distinktion mellan den fysiska infrastrukturen och tillgänglighet som är resultaten av infrastrukturen, dvs hur lätt det är för människor att ta sig dit de vill. Å ena sidan finns det mycket som pekar på att tillgänglighet är en tjänst av samma karaktär som grundläggande utbildning och sjukvård, t ex färdtjänst är ett uttryck för detta. Även om färdtjänsten har många brister så innebär den en mycket kraftfull subvention av tillgänglighet till grupper som inte annars kunnat resa. Å andra sidan motiveras många infrastrukturinvesteringar specifikt med de effekter de förväntas ha på ekonomin.

Vad gäller infrastrukturen i sig så är den redan relativt sett väl utbyggd i Sverige, även om många säkert skulle önska att det var lättare att ta sig till vissa platser. Förändringar i infrastrukturen innebär dock i de allra flesta fall ganska marginella förändringar i tillgängligheten. De grupper som inte når upp till vad som skulle kunna betraktas som en grundläggande tillgänglighet påverkas kanske inte i första hand av infrastruktur utan mer riktade stöd, som t ex färdtjänst eller andra typer av subventioner. Det förefaller därför rimligt att tänka sig att just ny infrastruktur inte är en vara av samma typ som grundläggande utbildning och sjukvård, även om andra delar av transportsystemet som t ex färdtjänst och i viss mån kollektivtrafik kanske är det. Frågan som kvarstår är om respondenterna i våra experiment gjorde den distinktionen.

Det är lätt att få intrycket av att många av de som svarat i vår undersökning inte gör en distinktion mellan tillgänglighet och infrastruktur, vilket talar för att många har samma preferenser för båda. Följdfrågan blir hurvida det är rimligt att förvänta sig att respondenterna i våra experiment, och människor i allmänhet, har specifika preferenser för fördelning av transportinfrastruktur.

Eftersom det finns många politikområden och medborgares uppmärk-

samhet är begränsad så är vissa politikområden mer framträdande än andra. I SOM-institutens senaste undersökningar av de viktigaste politikområdena finns inte ens transportpolitik med (Martinsson 2022). Men i frågan om vilka infrastrukturprojekt man bör eller inte bör bygga finns det helt klart skillnader mellan politiker och stundtals starka känslor, vilket tyder på att det även finns det bland medborgarna. Sammantaget talar kanske detta för att medborgare ser transportpolitiken som ett medel för att uppnå andra mål inom t ex regional- och klimatpolitiken.

Vissa studier pekar på att preferensformering sker samtidigt som själva valsituationen (Sharot m fl 2009; Coppin m fl 2010). Detta kan bli tydligt uttryck genom att människor försvarar till synes dåliga val. Det är därför möjligt att respondenterna tillgriper någon form av beslutsheuristik, dvs använder sig av andra preferenser, när vi frågar dem om deras preferenser för fördelning av transportinfrastruktur. Det är omöjligt att säga vilka dessa preferenser är men det förefaller rimligt att anta att det skulle vara generella preferenser för fördelning. För att respondenternas preferenser i de två studier som ligger till grund för den här artikeln ska vara överförbara till andra offentliga varor krävs att de är av samma karaktär (grundläggande/instrumentellt). Givet att de båda varorna är av samma karaktär och att preferenserna respondenterna ger uttryck för verkligen är generella så bör resultaten vara relativt sett väl överförbara.

7. Slutsatser

Såväl allmänheten som tjänstepersoner på Trafikverket föredrar infrastrukturpaketet med en jämn fördelning av nyttor och en hög samhällsekonomisk effektivitet över de med skeva fördelningar och låg effektivitet. Allmänheten är mer villig att ge avkall på mer total nytta för att få till en jämn fördelning än tjänstepersonerna. Skillnader i allmänheten och tjänstepersonerna beror sannolikt åtminstone delvis på en bättre förståelse av innebörden av samhällsekonomisk effektivitet bland tjänstepersonerna och att en viss typ av individer selekterar in på Trafikverket.

Att preferenserna mellan allmänheten och tjänstepersonerna skiljer sig åt behöver inte nödvändigtvis utgöra ett problem givet att tjänstepersonernas uppgift är att informera politiken. Detta eftersom politiker, som representanter för allmänheten, fattar de slutgiltiga besluten om vilken infrastruktur som ska byggas. Att allmänheten är villig att göra avkall på nyttor för att få en jämn fördelning kan vara ett skäl till att samhällsekonomisk effektivitet inte kan förklara investeringsbesluten i högre utsträckning än det gör.

Huruvida de är överförbara till andra offentliga tjänster bygger dels på hur unika de är, dels vilken vara man vill överföra dem på. Det är inte osannolikt att de preferenser vi fångar i våra experiment inte är unika för infrastruktur utan snarare är generella preferenser för fördelning. Om det finns goda skäl att tro att preferenserna för fördelning av varan man överför

dem till är av en grundläggande karaktär bör man sannolikt vara mycket försiktig. Om de preferenser respondenterna givit uttryck för i vår studie inte är specifika för infrastruktur och de tjänster man vill överföra preferenserna på är instrumentella är det antagligen möjligt att använda dem även för dessa.

REFERENSER

- Alesina, A och N Fuchs-Schündeln (2007), "Good-Bye Lenin (or Not?): The Effect of Communism on People's Preferences", *American Economic Review*, vol 97, s 1507–1528.
- Alesina, A och G Tabellini (2007), "Bureaucrats or Politicians? Part 1: A Single Policy Task", *American Economic Review*, vol 97, s 169–179.
- Annema, J E, N Mouter och J Razaei (2015), "Cost-benefit Analysis (CBA), or Multi-criteria Decision-making (MCDM) or Both: Politicians' Perspective in Transport Policy Appraisal", *Transport Research Procedia*, vol 10, s 788–797.
- Bondemark, A, P Sundbergh, P Tornberg och K Brundell Freij (2020), "Do Impact Assessments Influence Transport Plans? The Case of Sweden", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol 134, s 52–64.
- Bondemark, A, H Andersson, och K Brundell Freij (2022), "Public Preferences for Distribution in the Context of a National Transport Plan", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol 157, s 160–184.
- Bondemark, A, H Andersson och K Brundell Freij (2022a), "Do the Distributional Preferences of National Infrastructure Planners Diverge from those of the Public?", manuskript, VTI, Linköping.
- Börjesson, M, J Eliasson, J Odeck och M Welde (2014), "Spelar samhällsekonomisk lönsamhet någon roll för infrastrukturbeslut? En jämförelse mellan Sverige och Norge", *Ekonomisk Debatt*, årg 42, vol 8, s 15–24.
- Cadot, O, L-H Röller och A Stephan (2006), "Contribution to Productivity or Pork-Barrel? The Two Faces of Infrastructure Investment", *Journal of Public Economics*, vol 90, s 1133–1153.
- Castells, A och A Solé-Ollé (2005), "The Regional Allocation of Infrastructure Investments: The Role of Equity, Efficiency and Political Factors", *European Economic Review*, vol 49, s 1165–1205.
- Coppin, G, S Delplanque, I Cayeux, C Porcherot och D Sander (2010), "I'm No Longer Torn after Choice: How Explicit Choices Implicitly Shape Preferences of Odors", *Psychological Science*, vol 21, s 489–493.
- Eggert, H, M Kataria och E Lampi (2018), "Difference in Preferences or Multiple Preference Orderings? Comparing Choices of Environmental Bureaucrats, Recreational Anglers and the Public", *Ecological Economics*, vol 151, s 131–141.
- Eliasson, J och M Lundberg (2012), "Do Cost-Benefit Analyses Influence Transport Investment Decisions? Experiences from the Swedish Transport Investment Plan 2010–21", *Transport Reviews*, vol 32, s 29–48.
- Jussila Hammes, J och J-E Nilsson (2016), "The Allocation of Transport Infrastructure in Swedish Municipalities: Welfare Maximization, Political Economy or Both?", *Economics of Transportation*, vol 7, s 53–64.
- Jussila Hammes, J (2021), "The Impact of Career Concerns and Cognitive Dissonance on Bureaucrats' Use of Benefit-Cost Analysis", *Environmental and Resource Economics*, vol 80, s 409–424.
- Martinsson, J (2022), "Långsiktiga trender och viktiga samhällsproblem", presentation SOM-institutet, https://www.gu.se/sites/default/files/2022-03/L%C3%A5ngsiktiga%20trender%20och%20viktiga%20samh%C3%A4llsproblem%20-%20Johan%20Martinsson_o.pdf. [nedladdad 22 april 2022]
- McFadden, D (1976), "The Revealed Preferences of a Government Bureaucracy: Empirical Evidence", *Bell Journal of Economics*, vol 7, s 55–72.
- Mouter, N (2017), "Dutch Politicians' Use of Cost-benefit Analysis", *Transportation*, vol 44, s 1127–1145.
- Mouter, N, S van Cranenburgh och B van Wee (2017), "Do Individuals Have Different Preferences as Consumer and Citizen? The Trade-off between Travel Time and Safety", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol 106, s 333–349.
- Nellthorpe, J och P J Mackie, (2000), "The UK Roads Review – A Hedonic Model of Decision Making", *Transport Policy*, vol 7, s 127–138.
- Nyborg, K (2000), "Homo Economicus and Homo Politicus: Interpretation and Aggregation of Environmental Values", *Journal of Economic Behaviour and Organization*, vol 42, s 305–322.

Odeck, J (2010), "What Determines Decision-makers' Preferences for Road Investments? – Evidence from the Norwegian Road Sector", *Transport Reviews*, vol 30, s 473–494.

Rogers, A (2013), "Public and Expert Preferences Divergence: Evidence from a Choice Experiment of Marine Reserves in Australia", *Land Economics*, vol 89, s 346–370.

Rubin, Z och A Peplau (1973), "Belief in a Just World and Reactions to Another's Lot: A Study of Articipants in the National Draft Lottery", *Journal of Social Issues*, vol 29, s 73–93.

Sharot, T, B De Martino och R Dolan (2009), "How Choice Reveals and Shapes Expected Hedonic Outcome", *Journal of Neuroscience*, vol 29, s 3760–3765.