

De svenska infrastruktursatsningarna är omfattande men går inte alltid till de projekt som är bäst för skattebetalarna.

# OLÖNSAMMA MEGAPROJEKT TRÄNGER UT NÖDVÄNDIGA SATSNINGAR



Kostnaderna underskattas medvetet för infrastrukturprojekt till skattebetalarnas förfång. Än värre är att de undermåliga beslutsprocesserna riskerar att tränga undan nödvändiga satsningar.

– Om man letade mer efter lönsamma investeringar skulle man hitta många fler som underlättar människors vardag, men regeringen har aldrig ens bett Trafikverket att plocka fram dem, säger Maria Börjesson, professor vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Text: **Mats Lundström** Illustrationer: **Rebecca Elfast**

**D**ecember 2002 delade kung Carl XVI Gustaf ut ekonomipriset till Alfred Nobels minne. En av mottagarna var Daniel Kahneman som fick priset för sina insikter om psykologi inom ekonomisk vetenskap, särskilt beträffande bedömningar och beslut under osäkerhet.

Hur kan psykologi och stora infrastrukturprojekt knytas till varandra? Som vi snart ska se är det just mentala låsningar och önsketänkande i beslutsprocessen som får offentliga megaprojekt att rusa i pris.

Nästan 20 år efter Kahnemans nobelpris fortsätter avslöjanden att publiceras om hur projekt inom offentliga transportinfrastruktur fördyras. Det är en följetong utan synligt slut där de svenska skattebetalarna ständigt får ta notan.

Många är förståda upprörda över kostnadsökningarna. Ändå har i princip inget förändrats under 2000-talet. Megaprojekten fortsätter att fördyras och har stigit långt mycket mer än konsumentprisindex (KPI).

– Grovt sett skulle vi sedan 1993 ha kunnat investera 40 procent mer på vägar och hela 90 procent mer när det gäller järnvägsinvesteringar om kostnaderna följt den allmänna prisutvecklingen, säger Mårten Bergman, ansvarig för infrastrukturfrågor på Svenskt Näringsliv.

**SLUSSEN, FÖRBIFART STOCKHOLM** eller järnvägsbyggena Ostlänken och Västlänken är några exempel där kostnaderna skenar. Elefanten i rummet – höghastighetstågen – är en ödesfråga som det lär blåsa upp till politisk höststorm om (se separat artikel, sidan 21).

Infrastruktur är i Sverige ett omfattande statligt ansvar betydligt större än bara





**Problemet med de offentliga infrastrukturprojekten är att de skapar en ständigt tilltagande blåst av kostnader.**

→ transportinfrastruktur. Det är också kraftverk, dammbyggen, konserthallar, museer, idrottsarenor, IT-system, rymdprojekt och vapensystem. Om det inte ägs av det offentliga är det reglerat eller statligt finansierat. Omotiverade kostnadsökningar finns även på regional och lokal nivå för diverse samhällsbyggnader, sjukhus, bandyhallar, badhus etc.

**MED MEGAPROJEKT SOM KOSTAR** många miljarder och skapar tusentals arbetstillfällen under lång tid är det givet att det finns synnerligen starka särintressen.

Förenklad har vi på ena sidan särintressen, politiker, tjänstemän och byggsektorn – de som hejar på megaprojekten. På den andra sidan finns det ansiktslösa skattekollektivet vars intresse ingen tycks ta tillvara.

– Politiken har en inneboende logik som gör att det både lovas runt och hålls tunt, och att man i större utsträckning hellre bygger nytt och där det syns, än att

exempelvis renovera, där det inte syns. Politiker är mer benägna att bygga en ny simhall eller en ny väg än att renovera taket på en existerande byggnad eller lägga nya avloppsrör i gatan. I de första fallen kan band klippas och invigningar hållas, i de sistnämnda är det förutom kostnaderna mest till besvär, säger Erik Lakomaa, forskare vid EHFF, Handelshögskolan i Stockholm.

**REGERING OCH MYNDIGHETER** planerar infrastruktur i perioder. Innevarande period löper 2018–2029 och omfattar väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Den finansiella ramen är 622,5 miljarder kronor. Till det tillkommer 90 miljarder från trängselskatt, banavgifter och medfinansiering, plus en och annan årlig förstärkning via statsbudgeten.

Förseningar, fördyringar och medial uppmärksamhet

har inför varje planperiod gett upphov till diskussion om Sverige har en infrastrukturskuld eller inte, det vill säga om satsningarna verkligen hängt med i samhällsutvecklingen.

Det finns uppenbart eftersatta områden. Ett exempel är underhållet av den spårbundna godstrafiken, även om Trafikverket haft större fokus på den delen på senare år. Mårten Bergman är ändå säker på sin sak – Sverige har en skuld som det kommer att ta lång tid att betala av:



**Det är en sorts omvänd darwinism. Naturen borde inte tillåta det, men det sker ändå.**

– Infrastrukturskulden kan ses som ett samlingsbegrepp för en kombination av olika brister, som exempelvis för låg kunskap och brist på samsyn och på olika sätt ineffektivt användande av anslagsmedel, säger han.

I ett makroekonomiskt perspektiv bedömer transportekonomer att det satsas tillräckligt.

– Resurserna skulle räcka mer än väl om de satsades på investeringar och underhåll som verkligen gjorde störst skillnad, säger Maria Börjesson.

**INFÖR MEGAPROJEKT GÖRS** en så kallad samhällsekonomisk kalkyl. Ett exempel är höghastighetstågen vars kalkyl är kraftigt negativ – för varje satsad krona får man bara 25 öre tillbaka.

En genomgång av planperiodens satsningar visar att en stor andel av projekten enligt kalkylerna inte är lönsamma.

Varför tillåts den nationella transportplaneringen att präglas av en bristfällig hushållning med skattemedel? Här närmar vi oss förklaringar som kan hänföras till nobelpristagaren Daniel Kahnemans forskning om beteendekonomi.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) har vid flertal tillfällen sagt att andra faktorer är viktigare. Det kan vara regionala affärsmässiga eller politiska särintressen, eller att en förvridd miljöhänsyn tillåts styra valen av projekt.

Vidare har politikerna och tjänstemännen incitament att i symbios hålla nere de uppskattade kostnaderna för att komma igenom beslutsprocessen.

Det brukar kallas för ”nålsögefenaomenet”. Det viktiga är att få in projekt i planperioden genom att underdriva kostnaden och överdriva nyttan. När projektet väl finns med i planeringen är det betydligt svårare att längre fram neka resurser.

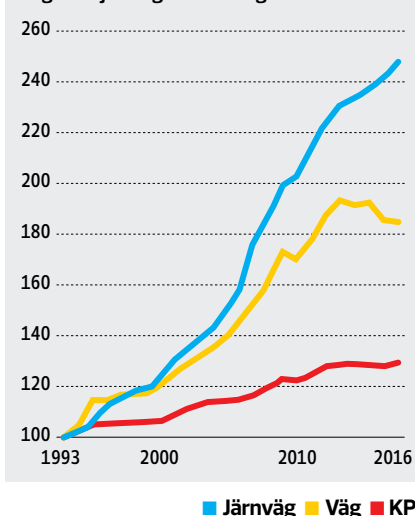
**NÅLSÖGEFENOMENET FÅR** konsekvenser för skattebetalarkollektivet. Det driver på kostnaderna, även för drift och underhåll, men allvarligast är att fenomenet trycker undan lönsamma projekt som sannolikt skulle vara mycket viktigare för Sverige.

– Spårsatsningar kostar generellt mer än de smakar eftersom järnvägens sämre flexibilitet för länge sedan blev omsprungna av bilen. Det är vägarna som är framtiden, i synnerhet med självkörande trafik och alternativa drivmedel, säger Jacob Lundberg, chefekonom på Timbro.

**Hur ska då skattebetalarnas bästa försvaras när politiker och tjänstemän gör populistiska och kostsamma felval?**

– De analyser jag sett pekar på

#### OMOTIVERAD KOSTNADSUTVECKLING väg- och järnvägsinvesteringar 1993–2016



**Kostnaderna för transportinfrastrukturen skenar i förhållande till konsumentpriserna. (KPI). Väst är det inom spårbundna projekt.**

(Källa: WSP Data från SCB.)

att anslagsnivåerna knappast behöver höjas, men att pengarna behöver styras till projekt som ger mest tillbaka. För att åstadkomma det kan man tänka sig att minska politikernas inflytande över skattemedlen och delegera mer till experter, säger Jacob Lundberg.



Harry Flam

**NATIONALEKONOMEN Harry Flam** är inne på en liknande linje i en rapport för Studieförbundet näringsliv och samhälle, SNS. Där föreslås att oberoende experter bör bedöma politikens och tjänstemännens beräkningar.

– När man granskar beräkningarna finns tveksamma antagande, till exempel om trafikutvecklingen och om kostnaderna för investeringar. Det gör att det finns ett behov av att återkommande granska både vilka antaganden som görs och vilken metod som används, säger han.

Även Riksrevisionen har flera gånger pekat på problemen, men det har inte påverkat valen av projekt. Inte heller har Riksrevisionen kunnat påverka den



Jacob Lundberg

förvrängda kultur som råder när beslut tas.

En som funderat på beslutsprocessen är den danske ekonomgeografen Bent Flyvberg, professor vid Oxford Business School, som forskat om fördringar och byggt upp en omfattande databas över megaprojekt (mer än en miljard dollar):

– Det är fel att säga att alla projekt överskrider kostnaderna. Nio av tio gör det, men det innebär inte att alla gör det. På mer än 70 år har det dock inte skett någon förbättring när det gäller kostnaderna. Från att beslut tas till projektet genomförs är det oftast järnväg som överskrider budgeten, följt av broar och tunnlar medan det händer mindre ofta vid vägbyggen, förklarade han vid ett seminarium på Harvard Graduate School of Design för några år sedan.

Bent Flyvberg har identifierat tre orsaker till varför kostnaderna exploderar i megaprojekt.

Dels kan det finnas tekniska orsaker som beror på felaktig planering på grund av informationsbrister. Tågtunnelprojektet under Hallandsåsen blev 700 procent dyrare av den orsaken.

Dels finns det psykologiska orsaker i form av människors inneboende behov av överdriven optimism.

Och dels handlar det om hur politiker och övriga inblandade intressenter väljer att presentera projekten i samklang, det vill säga nålsögefenaomenet. Höghastighetstågen är ett typiskt exempel.

Bent Flyvberg menar att det i grunden beror på en kultur som gång på gång använder samma formula för att trumfa igenom stora projekt. Det är en tankegång som knyter an till Daniel Kahnemans beteendeforskning.

– Genom övervärdera den framtida nyttan tilldelas man resurser och pengar. Det är en sorts omvänd darwinism.

Naturen borde inte tillåta det, men det sker ändå, säger han.

**Trixa det medvetet med siffrorna?**

Frågan går till Maria Börjesson:

– Medvetet eller omedvetet, önsketänkande eller inte. De kan vi inte veta, men effekten blir densamma. ■

#### Fakta

→ **Varför spårar kostnaderna ur?**

- 1 Tidsplanen spricker.
- 2 Tillägg till ursprungliga planerna.
- 3 Överskattning av nyttan.

# MISSTAG GÖRS OM

**År 2015 gjorde Sunt Förnuft en genomgång av olika typer av infrastrukturprojekt i Sverige. Då var bristande samhällsekonomisk lönsamhet och fördyringar vanliga. Fem år senare är läget ungefär detsamma. Stora projekt förblir dyra för skattebetalarna. Och nya misstag begås fortlöpande.**

Text: Thomas Östberg

## Eriksdalsbadet, Stockholm (slutfört) Fungerande fuktspärr saknas

Nya Eriksdalsbadet stod klart 1999 till en kostnad av 400 miljoner kronor och var ett försök att få OS 2004 till huvudstaden. Något OS blev det inte och när nationalarenan 2015 skulle utrustas med en solcellsanläggning upptäcktes fel i konstruktionerna. Bland annat hade taket läckt in vatten, vilket orsakat fukt och mögelskador, betongen vittrade och bassängerna saknade fungerande fuktspärr. Hur mycket renoveringarna kommer att kosta är för tidigt att säga, men den senaste prognosen säger knappt en miljard kronor.

## Kommunikationssystemet Rakel (delvis slutfört)

### Omodernt redan från början

Radiokommunikation för effektiv ledning, Rakel, är ett kommunikationssystem för samhällsviktig verksamhet, främst polis, militär, räddningstjänst och ambulanspersonal. Systemet hade 2010 kostat skattebetalarna mer än två miljarder kronor. Rakel har länge ansetts omodernt, bland annat för att det inte klarar av att förmedla bilder och filmer. Regeringen har gett Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i uppgift att modernisera Rakel för datatrafik. Vad det kostar är oklart, men i februari 2021 ska MSB presentera Rakel 2.

## Västlänken Göteborg (pågående)

### Minst fördubblade kostnader

Västlänken är en mycket omdiskuterad tågtunnel under Göteborg som är en del av det Västsvenska paketet. Genom tre nya



Skattebetalarna lassar in pengar i megaprojekt utan insyn i beslutsprocessen och utan att veta vad kostnaderna landar i slutändan..

# OCH OM IGEN

## ...MEN HÄR ÄR TRE LÖNSAMMA MEGAPROJEKT

underjordiska, fyrspåriga stationer frigörs spårkapacitet för utbyggd tågtrafik. Västlänken skulle kosta 20 miljarder kronor (2009). Men när Riksrevisionen 2012 räknade på vilka följdinvesteringar som bygget kräver för att ge önskad effekt kom man fram till att det krävs ytterligare 20–35 miljarder kronor.

### Norrbottniabanan (pågående) **Medvetet olönsam**

Norrbottniabanan ska, när och om den blir helt klar, bestå av 27 mil järnväg mellan Umeå och Luleå. Syftet är att halvera restiderna längs Norrlandskusten. Bygget började 2018 och sträckan Umeå–Skellefteå ska vara klar 2030. Järnvägen har ifrågasatts främst för tveksamma samhällsekonomiska effekter. Sträckan Skellefteå–Luleå saknar dessutom finansiering. Kritiker har hävdat att satsningen enbart handlar om regionalpolitik. Trafikverket ger dem rätt och bedömer Umeå–Skellefteå som olönsam. I planperioden 2018–2029 beräknades kalkyl för sträckan till -0,6.

### Ostlänken (ej påbörjat) **Tre miljarder kronor per mil**

Ostlänken beskrivs som det första steget mot en ny stambana i Sverige. Den 16 mil långa sträckan mellan Linköping och Järna ska stå klar 2035 och beräknas kosta 54 miljarder kronor. Tanken är att skapa ny kapacitet för fjärr- och regionaltåg och samtidigt avlasta nuvarande stambanor. Sträckan består av bland annat 20 kilometer tunnel och 200 broar. Våren 2019 konstaterade Trafikverket att projektet riskerade bli drygt tio miljarder dyrare än planerat. Satsningen har gått från svag lönsamhet till tydligt negativ kalkyl på -0,5 (2019–2029).

### Regionaltåg, Kalmar (pågående) **Oanvändbara tåg**

I fjol beställde Kalmar länstrafik, KLT, nya tåg för cirka två miljarder kronor för leverans 2024. Men tågen kräver det europeiska signalsystemet ERTMS som har blivit både fördyrat och försenat flera gånger. En ny konsultrapport visar att kostnaden för landets trafikoperatörer kan landa på 6,2

miljarder kronor. Den direkta kostnaden för operatörer och resenärer beräknas till över 13 miljarder plus ytterligare tre miljarder på grund av att transporter och resor flyttas till landsväg när priserna höjs. Trafikverket har på grund av pengabrist senarelagt en stor del av utbyggnaden av ERTMS till efter 2029. För KLT innebär det att de nya, dyra tågen bara kan köras på begränsad del av Stångådalsbanan.

### Slussen, Stockholm (pågående) **Dyr, dyrare, dyrast**

När Stockholm Stad 2015 klubbade budgeten för nya Slussen skulle projektet kosta 12,1 miljarder kronor. Fem år senare vet vi att det kommer att bli dyrare, mycket dyrare. Enligt den senaste prognosen ligger kostnaden på 15,8 miljarder, alltså en kostnadsökning på drygt 30 procent. Enbart kostnaden för den nya bussterminalen i Katarinaberget som defnansieras av Region Stockholm och av staten (en fjärdedel vardera, resten av kommunen) har under arbetets gång stigit från 1,9 till 2,6 miljarder kronor.

### Ny tunnelbana, Stockholm (pågående) **Nya krav höjer kostnaderna**

De nya tunnelbanesträckorna till Barkaby, Arenastaden, Nacka, Södermalm och Söderort skulle enligt det ursprungliga avtalet mellan staten, Region Stockholm och berörda kommuner kosta 30 miljarder för två mil bana med tolv stationer, inklusive utbyggd depå och nya fordon. Men hösten 2019 stod det klart att bygget blir minst nio miljarder dyrare och dessutom flera år försenat. Kostnadsökningen beror på skärpta nationella miljö- och säkerhetskrav, bland annat en extra servicetunnel för 4,5 miljarder. ■

### Fakta: samhällsekonomisk lönsamhet, NNK

→ Den samhällsekonomiska lönsamhetskalkylen mäts enligt Nettonuvärdeskvot (NNK) där ett värde över 0 innebär att satsningen är lönsam för samhället. Ett minusvärde innebär att det är en olönsam satsning.

### Förbifart Stockholm (pågående) **Kraftigt ökande kostnader**

Förbifart Stockholm omfattar 21 kilometer motorvägsförbindelse mellan Kungens Kurva i söder och Häggvik i norr. Av den sträckan kommer 18 kilometer att gå i tunnlar. Den nya sträckningen av E4:n ska avlasta Essingeleden och innerstaden från trafik. Projektet har varit omdiskuterat på grund av oklar ekonomi, miljöpåverkan och hot mot kulturhistoriska intressen. Innan bygget påbörjades 2014 beräknades Förbifart Stockholm kosta 31,5 miljarder kronor. I slutet av 2019 var motsvarande siffra 37,7 miljarder kronor. Det har försenats kraftigt och beräknas vara klart 2030. Enligt Trafikverket ska vägsträckan bli samhällsekonomiskt lönsam. Kalkylen i plan 2014–2025 beräknas till 1,4. Den kalkylen lär dock knappast förbättras av kostnadsökningarna.

### Öresundsbron, Malmö (slutförd) **Dyr men lönsam**

Trots att bron mellan Malmö och Köpenhamn kostade nästan 38 miljarder kronor eller 26 procent mer än beräknat, betraktas den ändå som en lönsam investering. Redan strax före invigningen år 2000 visade kalkylen ett positivt värde, 0,27.

### Citytunneln Malmö (slutförd) **Från olönsam till lönsam**

Den tyska konsultfirman Intraplan beräknade att lönsamhetskalkylen för Citytunneln i Malmö skulle hamna på -0,06. Men projektet blev faktiskt nästan 15 miljarder kronor billigare än beräknat och kvoten steg därför i efterkalkylen till 0,1, baserad på data från 2014. Till det kommer nyttor i form av fler resenärer och större tidsvinster än beräknat för Öresundstågen, vilket gör att Trafikverket bedömer investeringen som "grön". Utbyggnader av Pågatågstrafiken kommer de närmaste åren att ytterligare öka resandet, också det positivt för kalkylen. ■

# SÅ KAN KOSTNADERNA

**Måste kostnaderna för megaprojekt skena?**

**Nej. Det finns forskning och metoder som ger bättre kontroll, men då krävs det att politiken vågar göra ett omtag av hela beslutsprocessen.**

**K**ostnadsrusningen i megaprojekt är inte ett

svenskt fenomen. Den finns i många länder och har pågått under lång tid. Därmed har den också intresserat forskningen.

En fördyrande orsak är att produktiviteten i anläggningssektorn sjunker. Det blir följderna av den oheliga alliansen mellan politiker, tjänstemän och entreprenörer. Kostnadsöverdrag leder till mer pengar, inte till att projektet avbryts.

– Det vet alla inblandade. Det finns en ”spärrhjulseffekt” som gör det svårt att reversera beslut. Dessutom finns det en lagbundenhet i att ju större projekten är desto större blir överdraget. Om EU skulle få för sig att börja bygga infrastruktur skulle det ge ännu större fördyringar, säger Erik Lakomaa forskare vid EHEF.

**EN LÖSNING KAN** vara att skapa tydligare incitament i kontraktstutformningarna.

– Riskfördelning är knäckfrågan, säger Maria Börjesson på VTI. Fördyringar sker ofta i flera steg och börjar redan innan man börjat upphandla, men vid själva



**Erik Lakomaa**

upphandlingen spelar kontraktens utformning stor roll. Här borde man våga testa olika kontraktsformer. Det vore också bra om den politiska nivån omprövade beslutade projekt som fördyras kraftigt under beslutsprocesserna. Då skulle nog de systematiska kostnadsunderskattningarna minska tidigare i processen.



**Maria Börjesson**

Ytligt sett vore det enklast att föra in fast pris i upphandlingen. Det är dock svårt, menar Erik Lakomaa.

– Orsaken är att kontrakten inte är tidskonsistenta. Anta att pengarna tar slut halvvägs in i Slussenprojektet. I ett sådant läge skjuter uppdragsgivaren i princip

alltid till nya pengar eftersom det inte går att ha en halvfärdig lösning.

Offentlig privat samverkan (OPS) har också diskuterats. Med privat inblandning blir lånefinansieringen ofta dyrare – företag får alltid betala högre ränta än staten – men tanken är att det ska tas igen med höjd produktivitet i byggfasen och den fortsatta driften.

– De erfarenheter som finns från Norge, Finland och Europa visar att högre krav på beställaren ger tydliga tecken på bättre tidshållning, förbättrad kostnadsdisciplin och organisatorisk innovation även om finansieringskostnaden ökar, säger Mårten Bergman på Svenskt Näringsliv.

OPS har dock hamnat i dålig dager efter Nya Karolinska i Solna som byggdes

Ökad transparens, nya kontraktsformer och en annan syn på skattepengarna är några åtgärder som krävs för bättre kostnadskontroll.



# HÅLLAS NERE

av privata intressenter. Förslag om att testa andra kontraktsformerna har inte heller realiserats under den nationella planperioden till 2030.

**FLER PRIVATA LÖSNINGAR** för drift och underhåll har också debatterats för att höja effektiviteten, men så sent som i somras aviserade infrastrukturminister Tomas Eneroth i stället att järnvägsunderhållet borde återförstatligas.

Svenskt Näringsliv har lagt fram förslag om ägarväxling genom att starta en statlig infrastrukturfond och ett statligt ägt bolag som hanterar projekten. Då skulle staten kunna koncentrera sig på sina kärnuppgifter som beställare och slippa ansvaret för genomförande och drift.

Inte heller det har den nuvarande regeringen velat pröva. I stället fortsätter kostnadsökningarna och slöseriet med skattemedel.

– Fördyringar är ett problem oavsett regeringens färg, men det är bara regeringen och Finansdepartementet som har makten att förändra, säger Maria Börjesson.

**ETT ANNAT SÄTT VORE** att låta megaprojekt underställas folkomröstning. I dag är stora delar av beslutsprocessen dold för allmänheten. Inför en folkomröstning skulle det krävas att informationen görs tillgänglig i sin helhet, inklusive kostnaderna.

– Det skulle sannolikt bidra till en större transparens kring kostnader och risker vilket gör det avsevärt svårare att skjuta till pengar i efterhand, säger Erik Lakomaa.

Han framhåller även en annan fördel med folkomröstning.

– Politikernas kohandel gör det ofta svårt att veta vad man ska



Märten Bergman

rösta på och leder till försämrad transparens. Ett omröstningsresultat utifrån en ja- och nejsida förhindrar den typen av kompromisser. Erfarenheter från folkomröstningar i andra länder visar också att statsutgifterna tenderar att minska, säger Erik Lakomaa.

**Kan ett utökat tjänstemannaansvar vara en lösning?**

– Delvis. Ett utökat personligt ansvar för tjänsteman, men också politiker, skulle sannolikt göra dem mer obenägna att leverera glädjekalkyler.

Professor Bent Flyvberg har utvecklat en modell, Reference class forecasting (RCF), för att få kontroll över kostna-



**Vad den slutliga kostnaden kommer att bli är det fortfarande ingen som vet.**

derna. Kuren handlar om att titta på projekten från utsidan för att eliminera det interna önsketänkande som ofta präglar satsningarna. Metoden används i flera länder, bland andra Danmark, Schweiz, Holland och Storbritannien.

– Det finns en oförmåga att jämföra infrastrukturprojekt i transportsektorn, men tittar man närmare på megaprojekt så är de inte unika. I stället görs samma misstag igen och igen.

När det saknas lokal erfarenhet är det viktigt att först importera kunskapen, menade Bent Flyvberg vid ett seminarium på Harvard.

**Skulle något alls bli byggt om ärlighet präglade beslutsprocessen?**

– Det är ett moraliskt dilemma, men det borde vara kriminellt att ge felaktig information kring stora projekt. Jag tror inte heller det är sant att inget

skulle bli byggt om processerna var ärligare. Det finns mängder av infrastruktur som borde byggas. Det gäller bara att hitta de mer nyttiga projekten eftersom den nuvarande beslutsprocessen riskerar att tränga bort dem. ■



Bent Flyvberg

## HÖGHASTIGHETS-TÅG – EN REJÄL FÖRLUSTAFFÄR

**Enligt Trafikverket uppgår kostnaderna för höghastighetsjärnväg på stambanorna till 230 miljarder kronor. Stockholms Handelskammare tror på minst 400 miljarder. Och enligt Riksrevisionen är det ingen som vet vad satsningen kommer att kosta.**

Diskussionen om höghastighetståg Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg har pågått länge. Argumenten för har främst varit att de frigör järnvägskapacitet på tränga banor samt att snabbare, punktligare och bekvämare resor ska få fler att resa hållbart.

Motståndet har framför allt handlat om att investeringen är samhällsekonomiskt olönsam, att den stjäl pengar från andra mer lönsamma projekt och att det finns billigare åtgärder som har större effekt. Något som Skattebetalarna återkommande har framfört i debatten.

Efter en uppställning med Centerpartiet och Liberalerna gav regeringen i juni Trafikverket förnyat mandat att gå vidare med planeringen trots att myndigheten redan har konstaterat att den samhällsekonomiska kalkylen visar att projektet inte bär sig. Planeringen ska vara klar i början av 2021. Sedan får riksdagen avgöra.

Stockholms Handelskammare, som är emot satsningen, hänvisar till forskning som visar att järnvägar brukar bli dyrare. Satsningen kommer oavsett utfall att öka statsskulden med flera hundra miljarder kronor.

I slutet av 2019 presenterade Riksrevisionen en granskning av planerna. Den landade i att projektet, det största finansiella åtagandet i modern tid, har stora brister och borde stoppas.

– Det var först under 2015, då planeringen hade pågått i ungefär ett decennium, som en mer kvalificerad analys av de samlade investeringskostnaderna gjordes. Vad den slutliga kostnaden kommer att bli är det fortfarande ingen som vet, säger Ingemar Delveborn, projektledare på Riksrevisionen. ■