

Slutreplik till Jonas Eliasson

ROLAND ANDERSSON

Kostnaderna för Citybanan i Stockholm hade på ett par år rusat upp från ca 8 miljarder kr till det dubbla. Därför gav regeringen år 2006 vägdirektör Hans Rode i uppdrag att undersöka om det fanns ett billigare ytspår. Rode beställde en utredning av konsultbolaget Transek (2006), i vilken Citybanan jämfördes med ett ytspårsalternativ. Utredningen visade betydande förluster för båda alternativen, störst för Citybanan med 4,8 miljarder mot 3,1 miljarder för Ytspåret. Trots detta rekommenderade Rode att bygget av Citybanan skulle fortsätta (Rode 2006). Hur kunde det komma sig? Banverket hade redan spenderat 1 200 miljoner

kr på banan, pengar som skulle ha varit kastade i sjön om bygget avbröts. Flera andra aktörer hade *vested interests* i att utbyggnaden fortsatte såsom byggare och konsulter liksom regionens politiker, eftersom staten skulle finansiera en stor del av banans kostnader. Rode kan förmodas ha känt av ett visst tryck från dessa aktörer att presentera ”rätt” lösning. Men hur skulle man kunna ”undkomma” kalkylen som visade på stora förluster, störst för Citybanan? Det är här som tricket i Transeks utredning kommer in. Här finner man inte bara uppgifter om banans olönsamhet. Det står också att ”Citybanan är mer lönsam än Ytspåret”. Dessutom framhålls att flera faktorer som inte medräknats i kalkylerna talar för Citybanan. Dessa bedömningar underlättade säkert för Rode att kunna rekommendera att utbyggnaden av Citybanan skulle fortsätta.

I en artikel (Andersson 2010) har

REPLIK

Roland Andersson är nationalekonom och professor vid Kungliga Tekniska högskolan.
roland.andersson@infra.kth.se

jag kritiserat Transeks och Rodes utredningar. Det ledde till en replik från Andersson och Nilsson (2010) som jag har svarat på (Andersson 2011). Huvudansvarig för Transeks utredning var Jonas Eliasson. I en sen replik (Eliasson 2011) till min artikel säger han att redan i en utredning år 2003 framhöll han att Citybanan är samhällsekonomiskt olönsam. Men han ger ingen kommentar till att det på flera ställen i Transeks utredning år 2006 står: ”Citybanan är mer lönsam än Ytspåret” (s 11, 13, 14, 49). Men om Citybanan är olönsam kan den inte samtidigt vara lönsam.

I sin replik (2011) anför Eliasson vidare flera faktorer som han menar talar för att de samhällsekonomiska intäkterna för Citybanan har underskattats i kalkylen. Han säger bl a att om man hade räknat med 3 eller 3,5 procents kalkylränta i stället för 4 procent skulle utfallet ha blivit bättre för Citybanan. Men varför ska man räkna med en lägre kalkylränta för denna bana när Banverket för alla andra projekt räknar med 4 procents ränta? Han diskuterar inte riskerna för stora kostnadsöverskridanden för stora projekt. Riksrevisionen har nyligen (2011) beräknat att kostnaderna för Botniabanan blir 26 miljarder kr (!) att jämföra med de 8,4 miljarder som ursprungligen avsattes i statsbudgeten för detta projekt. Flyvbjerg m fl (2003) har granskat kalkyler för stora infrastrukturprojekt som genomförts i Europa. De visar att intäkter genomgående överskattas i dessa samtidigt som kraftiga kostnadsöverskridanden uppkommer. Detta är uttryck för *confirmation bias*, ensidiga försök till bekräftelse av att projekt bör genomföras trots att kalkyler visar på förluster. I Transeks utredning ordas det exempelvis om positiva sysselsättnings-

effekter som skulle komma Stockholmsregionen till godo genom Citybanan. Men Stockholmsregionen har landet bäst integrerade arbetsmarknad utan strukturell arbetslöshet. Andra regioner i landet skulle bättre behöva insatser för att råda bot på arbetslöshet. Genom att Citybanan byggs läggs planerade transportprojekt för sådana regioner på is, eftersom statens finansiering inte räcker till för dessa.

Flyvbjerg m fl (2003) varnar för utredningar som presenterar glädjekalkyler. Genom den vilseledande formuleringen att ”Citybanan är mer lönsam än Ytspåret” och en ensidig diskussion till fördel för en fortsatt utbyggnad av Citybanan platsar Transeks utredning som en sådan.

REFERENSER

- Andersson, M och C Nilsson (2010), ”Replik till Roland Andersson”, *Ekonomisk Debatt*, årg 38, nr 6, s 91-93.
- Andersson, R (2010), ”Stora förlustprojekt. Diskussion utifrån Citybanan och Höghastighetsbanor”, *Ekonomisk Debatt*, årg 38, nr 3, s 53-64.
- Andersson, R (2011), ”Slutreplik till Matts Andersson och Christian Nilsson”, *Ekonomisk Debatt*, årg 39, nr 3, s 78-80.
- Eliasson, J (2011), ”Svar till Roland Andersson om Citybanan”, *Ekonomisk Debatt*, årg 39, nr 7, s XX.
- Flyvbjerg, B, N Bruzelius och W Rothengatter (2003), *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*, Cambridge University Press, Cambridge UK.
- Riksrevisionen (2011), *Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten – hur har det blivit och vad har det kostat?*, RiR 2011: 22, Stockholm.
- Rode, H (2006), *Ytspårutredningen*, Näringsdepartementet, Stockholm.
- Transek (2006), *Samhällsekonomisk bedömning av Citybanan och Ytspåret*, 2006:61, Transek, Johanneshov.