



Detta är en utskrift från Göteborgs-Posten.

Uppdaterad: 2009-01-14 11:32

Lönar sig att räkna fel

Belöningarna är stora och bestraffningar svaga. Därför lönar det sig att räkna fel på kostnaderna för stora infrastrukturprojekt.

Bent Flyvbjerg, professor vid universitetet i Aalborg och tekniska universitetet i Delft, har länge kritiserat myndigheter och politiker för att systematiskt underskatta byggkostnader.

De kostnadsberäkningar som används vid beslut om infrastrukturinvesteringar är synnerligen och systematiskt bedrägliga, enligt Flyvbjerg. Felaktiga kostnadsbedömningar leder till misshushållning med knappa resurser, vilket drabbar dem som betalar för och använder infrastrukturen.

Flyvbjerg har studerat en lång rad infrastrukturprojekt i många länder. Kostnaderna för tunnelbanebyggen blev i snitt 45 procent högre än beräknat och antalet resenärer blev bara hälften av det förväntade. Järnvägsbyggen blev i snitt 34 procent dyrare och vägbyggen 22 procent dyrare.

Felräkningarna har inte blivit färre med tiden, de var minst lika vanliga under 1990-talet som under 1950-talet.

Flyvbjerg förklarar det med att belöningarna är så stora och bestraffningar så svaga att det lönar sig för projektörer och projektanhängare att räkna fel och basera sig på felaktiga kalkyler.

Underskattningarna beror, enligt Flyvbjerg, på dåligt utvecklad prognosmetodik, osäkra data, misstag, politikernas önskan att bygga monument över sig själva och en generell svårighet att förutsäga framtiden.

Inga tåg före 2015

Tunneln genom Hallandsåsen skulle vara klar 1997 och kosta 1,2 miljarder kronor.

Enligt den senaste prognosen hamnar notan på 10,5 miljarder och tågen rullar inte förrän 2015. Kostnaden för Citybanan i Stockholm har ökat sju gånger redan innan den börjat byggas.

Suezkanalen blev 19 gånger dyrare än beräknat vid projekteringen, Operahuset i Sydney 14 gånger dyrare och den skotska parlamentsbyggnaden Holyrood 10 gånger dyrare.

- Optimismen är alldeles för stor när man räknar på omfattande byggprojekt, säger Milan Veljkovic, docent vid Centrum för riskanalys och riskhantering (CRR) vid Luleå tekniska universitet.

- Ju större projekt desto större osäkerhet och desto större risk för att man räknar fel.

Samtidigt finns det nästan alltid en önskan att bygga hos dem som räknar på projektet.

Därför är det lätt att man underskattar kostnader och överskattar nyttan med projektet.

Skjutna på framtiden

Ove Bucht, verksamhetsutvecklare vid Banverket i Luleå, ser andra förklaringar.

- De senaste åren är det oftast förseningar på grund av överklaganden, stigande materialpriser och ökande löner som drivit upp byggkostnaderna, säger han.

Många järnvägsbyggen har de senaste åren blivit betydligt dyrare än beräknat och Banverket har tvingats skjuta flera projekt på framtiden.

- Vi måste värdera risker redan i planeringsstadiet, säger Bucht. Vilka nya miljöbestämmelser och vilka EU-direktiv kan tillkomma? Hur utvecklas prisernas på stål och koppar? Hur utvecklas konjunktur och därmed lönekostnader?

- Allt detta går att kvantifiera även om det blir med betydande osäkerhet. Men det är bättre att säga att ett järnvägsbygge kostar 1,2-2,0 miljarder kronor än att hålla fast vid

en bedömning på 1,3 miljarder kronor.

Metoden med successiv kalkylering kommer så småningom att användas vid alla stora projekt.

Ulf Nyström
031-62 41 29

FAKTA**Fakta: Järnvägsprojekt****Projekt****Beräknad****Verklig****Förändring****kostnad****kostnad i procent****i miljoner i miljoner**

Elektrifiering Hamnbanan Göteborg 38 108 +184

Dubbelspår Lekarekulle-Frillesås 431 688 +60

Dubbelspår Öxnered-Trollhättan 672 1 048 +56

Dubbelspår Kävlinge-Lund 786 1 196 +52

Bangårdsombyggnad Öxnered 120 175 +46

Bangårdsombyggnad Värö 75 87 +16

Ombyggnad Hallsberg rangerbangård 286 316 +11

Dubbelspår Kalthus-Tångaberg 109 116 +6

Triangelspår Marieholm 366 328 -10

Breddning bangården Göteborg C 183 163 -11

Ny bro och linjerätning Finnerödja 132 96 -27

Källa: Banverket

Copyright © 1995 - 2008 **Göteborgs-Posten**

[Stäng fönstret](#)