

## DN Debatt

## "Samhällnyttan kan inte räknas fram med ekonomiska kalkyler"

Publicerad 15:48

**REPLIK. SNS Konjunkturråd föreslår (DN Debatt 28/1) att samhällsekonomiska kalkyler ska vara rättesnöret för alla beslut inom trafiksektorn och att politiker som inte följer den ekonomiska expertisens rekommendationer ska vara skyldiga att motivera sina avsteg. Den metod som rådet föreslår är dock olämplig för bedömning av stora infrastrukturprojekt. Förslaget måste därför avvisas och istället bör lämpligare metoder för bedömning av samhällsekonomisk effektivitet utvecklas, skriver forskaren Anders Gullberg.**

Mycket behöver rättas till i svensk transportpolitik. Välgrundade svar måste ges på frågor om höghastighetståg verkligen är en god idé till varje pris, om ökade investeringar är lösningen på problemen och hur särintressen ska hållas i schack. Sätillvida har Konjunkturrådet rätt. Men den lanserade lösningen är direkt olämplig.

**Att vilja göra samhällsekonomiska kalkyler** till den viktigaste metoden för bedömning av transportpolitiska åtgärder tyder på dåligt omdöme och brist på den vetenskapliga dygden att självkritiskt pröva de egna metodernas giltighet och räckvidd. Att tro sig kunna uttrycka den samlade nyttan av infrastrukturprojekt i ett enda lönsamhetsmått och dessutom kräva särskilda motiveringar från politiker som vågar avvika från den ekonomiska expertisens resultat är ett oblygt försök att skaffa sig inflytande över de demokratiska processerna. Det berättigade kravet på samhällsekonomisk effektivitet ska inte förväxlas med användningen av dessa metoder. Samhällsnyttan kan inte räknas fram med hjälp av sådana kalkyler.

Så som dessa kalkyler utförs lämpar de sig för jämförelser mellan projekt som innebär marginella förändringar med små effekter, som att välja mellan att asfaltera en väg eller låta bli. De duger inte till att säga något av värde om stora projekt som Citybanan i Stockholm eller de nu aktuella höghastighetstågen. Dessa projekt är nämligen strukturförändrande och verkar under så lång tid att alla försök att prissätta kostnader och nyttor kommer att rymma ett stort mått av godtycke. Att med någon rimlig grad av säkerhet förutspå trafikens omfattning eller hur olika trafikantgrupper kommer att värdera kortare restider under ett halvt sekel låter sig inte göra. Fältet är fritt för alternativa antaganden som leder till dramatiskt olika utfall.

**Debattörernas egna resultat borde stämma dem till eftertanke.** Är det rimligt att praktiskt taget alla satsningar på järnväg, ett av de mest effektiva trafikslagen, blir olönsamma samtidigt som bil/vägprojekt, ett av de minst effektiva trafikslagen, visar sig enormt lönsamma? Hur kan en 21 km lång motorväg, varav 19 km i tunnel och med endast

två avfarter längs sträckan komma ut som ett av Sveriges mest lönsamma projekt? Det beror uteslutande på hur nyttan värderats av de tidsvinster på några minuter som trafikanter och gods antas komma att göra vid varje passage under loppet av flera decennier. Summeras dessa värden blir resultatet häpnadsväckande 86 miljarder. Att på detta sätt lägga samman en närmast oändlig mängd marginella och hypotetiska tidsvinster ger inget rimligt mått på samhällsnyttan hos Förbifart Stockholm.

De samhällsekonomiska kalkylerna har förfinats under de 40 år jag överblickar, men deras bristande transparens och begränsade tillämplighet är densamma. Då den anbefallna metoden dessutom missgynnar kvinnor, ekonomiskt svaga, unga, gamla, miljön och kollektivtrafiken måste debattörernas förslag avvisas och relevanta metoder för bedömning av samhällsekonomisk effektivitet utvecklas.

**Anders Gullberg**, fd adjungerad professor i teknikhistoria vid KTH med särskild inriktning på urbana infrasystem. Forskare vid Centre for Sustainable Communications.

---

## DN Debatt. 28 januari 2016

### Debattartikeln

SNS Konjunkturråd:

**"Nästan alla stora byggen av järnvägar är olönsamma"**

### Repliker

Björn Hasselgren, fd ordförande i Infrastrukturkommissionen:

**"SNS konjunkturråd missar det viktigaste"**

Företrädare för Västerbotten:

**"Fler experter leder inte till bättre utveckling i Sverige"**

Pia Lagerlöf, Swedtrain – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier & Björn Westerberg, branschföreningen Tågoperatörerna:

**"Järnvägar byggs för att utveckla samhället"**

Forskaren Anders Gullberg:

**"Samhällnyttan kan inte räknas fram med ekonomiska kalkyler"**

[Läs fler artiklar på DN Debatt.](#)

---

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt