

An aerial photograph of a city street grid, likely in a European city, showing buildings, roads, and a river. A large white rectangular box is overlaid in the center, containing the title and author information.

**THE WEAK SPOT OF INFRASTRUCTURE BCA -  
COST ESCALATION IN SEVEN ROAD AND RAILWAY CONSTRUCTION  
PROJECTS**

*Jan-Eric Nilsson, Bengt Jäderholm*

**vti**

## REAL KOSTNAD OMRÄKNAD MED KONSUMENTPRISINDEX FÖR SJU VÄG- OCH JÄRNVÄGSPROJEKT

	Projekt	Kostnad i löpande priser (år), miljarder		Real kostnadsökning
		Beslutstillfälle	Slutkostnad	Procent
<b>Stockholm</b>	Citybanan	7,5 (1994)	20,1 (2017)	105
	Södra länken	4,0 (1991)	8,4 (2004)	71
	Norra länken	2,1 (1991)	10,4 (2014)	259
<b>Malmö</b>	Citytunneln	4,8 (1996)	12,7 (2010)	115
<b>Göteborg</b>	Götaleden	1,6 (1992)	3,5 (2006)	79
	Botniabanan	9,8 (1996)	25,2 (2010)	117
	Total	29,8	80,3	124
<b>Sthlm</b>	Förbifarten	19,0 (1994)	37,7 (2030)	

# DET HÄR ÄR INGENTING NYTT

- Riksrevisionsverket RRV (1994). Infrastrukturinvesteringar – en kostnadsjämförelse mellan plan och utfall i 15 större projekt inom Vägverket och Banverket. Rapport 1994:23
- Skärpning gubbar! Om konkurrensen, kvaliteten, kostnaderna och kompetensen i byggsektorn. SOU 2002:115
- Sega gubbar? En uppföljning av Bygghälsöns betänkande ”Skärpning gubbar!” Statskontoret 2009:6
- Riksrevisionen (2010). Kostnadskontroll i stora väginvesteringar? 2010:25
- Riksrevisionen (2011). Kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar? 2011:6
- Riksrevisionen (2012). Underlag och motiv för beslut i två stora infrastrukturobjekt – Västlänken och höghastighetsbanor. RiR 2012:21 – Bilaga 1
- Vart tar pengarna vägen? Om behovet av bättre uppföljning för ökad effektivitet i offentlig sektor. J-E Nilsson, M Bergman, S Mandell, J Nyström, R. Pyddoke. Ekonomisk Debatt 2012
- Kostnadsöverskridande i Trafikverkets entreprenadkontrakt, J-E Nilsson, J. Nyström, J. Salomonsson, VTI-rapport 2019:1011
- Riksrevisionen (2021). Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar. RiR 2021:22

# VARFÖR ÖKAR KOSTNADERNA UTÖVER KPI?

- Skärpta lagkrav – miljöbalken, säkerhetslagstiftning, plan- och bygglagen
- Ändrad omfattning – alltför snäv avgränsning av projekten, nya tekniska lösningar.
- Optimistiska antaganden – otillräckligt hänsynstagande till kraven på byggbarhet, svårigheter att hantera också uppenbara risker
- Priset för personal och utrustning i anläggningssektorn ökar mycket snabbare än KPI.
- Otillräcklig användning av moderna metoder för att undersöka markens beskaffenhet innan upphandling och byggstart.

# MEN...

- ... samtidigt som det finns många anekdoter och en hel del delförklaringar, är det idag inte möjligt att systematiskt följa upp projekten.
- En bransch med svag uppföljningskultur.

”Riksrevisionens bedömning är att staten (regeringen och Vägverket/Trafikverket) inte har gjort tillräckligt för att säkerställa en god kostnadskontroll vid genomförandet av stora väginvesteringar.” RiR 2010:25

# VARFÖR GENOMFÖRS DE ALLT DYRARE PROJEKTEN?

- Flera exempel på kohandel.
- När projekt kommer in i en investeringsplan är de fortfarande i ett tidigt planeringsskede.
- Men planen ses som ett löfte av intressenter – företag, region och kommuner.
- Det tycks kosta mer politiskt att backa från en plan än att låta genomföra allt dyrare projekt.