



Remissvar

Dnr 2021–439

2022-02-25

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

I2021/02884

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att komma med synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. KI har inga synpunkter på de individuella projekten i den föreslagna planen utan lämnar endast några kommentarer av generell karaktär.

PLANEN INTECKNAR FRAMTIDA PLANERS INVESTERINGSUTRYMME

Den föreslagna planen sträcker sig till 2033. Det finns riksdagsbeslut på anslagsmedel på totalt 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Den föreslagna planen innehåller projekt som intecknar en stor del av kommande planperioders investeringsutrymme. Även om antalet vägprojekt vid mitten av 2030-talet skulle skäras ner till nära noll, beräknas kostnaderna för namngivna järnvägsprojekt och påbörjade och resterande etapper av de nya stambanorna att med god marginal överstiga en rak framskrivning av nuvarande anslagsram åtminstone fram till 2040.

KI inser att infrastrukturinvesteringar i allmänhet, och storskaliga järnvägsinvesteringar i synnerhet, kräver långa ledtider och är förknippade med höga kostnader. Ändå menar KI att det finns problem med att den föreslagna planen intecknar allt utrymme för andra framtida investeringar än de nyss nämnda så länge inte de framtida anslagsramarna höjs kraftigt. Det ska poängteras att detta är en följd av det uppdrag Trafikverket fått och är därför ingenting myndigheten egentligen kan lastas för.

BEHOV AV BÄTTRE KOSTNADSUPPSKATTNINGAR

Trafikverket noterar att infrastrukturprojekt ofta är förknippade med stora kostnadsökningar. Detta gäller särskilt projekt som ännu inte påbörjats. Kostnaderna för projekten i nuvarande plan beräknas nu vara 50 procent högre än den uppskattning som gjordes när planen fastställdes.

Detta föranleder två kommentarer. För det första, i Trafikverkets uppdrag ligger också att nuvarande plan ska genomföras. KI finner det förvisso rimligt att beslutade projekt genomförs. Ett system som alltför lättvindigt öppnar upp för omprövning av projekt kan leda till osäkerhet, ytterligare förlängda ledtider och att kostnaderna stiger. Samtidigt menar KI att det knappast kan vara samhällsekonomiskt försvarbart att underlåta omprövning av projekt vars kostnader stigit kraftigt innan spaden ens satts i marken.

För det andra, det är synnerligen angeläget att Trafikverket fortsätter och går i mål med sitt arbete med att skapa bättre kostnadsuppskattningar i tidiga skeden. KI inser att detta är komplexa frågor, men noterar också att det måste finnas ett systematiskt fel i kostnadsuppskattningarna givet den stora skillnaden mellan hur ofta projekt blir dyrare än beräknat och hur ofta de blir billigare.

NYA STAMBANOR OCH NORRBOTNIABATAN TRÄNGER UN DAN LÖNSAMMA ÅTGÄRDER

Det ligger i Trafikverkets uppdrag att planförslaget ska omfatta etapper av nya stambanor för höghastighetståg och Norrbotniabanan och att gällande plan ska fullföljas. Enligt Trafikverket är nya stambanor och Norrbotniabanan stora och samhällsekonomiskt olönsamma projekt som, givet den beslutade anslagsramen, innebär att ett stort antal mycket lönsamma åtgärder inte kan inrymmas i den föreslagna planen (s 18 och 180). Samhällets alternativkostnad för de nya stambanorna och Norrbotniabanan är alltså större än vad Trafikverkets kostnads kalkyler anger. KI tolkar Trafikverkets rapport som att det vore samhällsekonomiskt lönsamt att reducera nämnda undanträngningseffekter genom att öka Trafikverkets anslag. Detta skulle ge Trafikverket ett större utrymme att uppfylla transportpolitikens övergripande mål – ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning”.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Björn Carlén. I den slutliga handläggningen av remissvaret har även Svante Mandell deltagit.

Urban Hansson Brusewitz
Generaldirektör