



Remissvar

Dnr 2025-377

2025-12-18

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

LI2025/01587

Konjunkturinstitutet (KI) har fått möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. KI väljer att inte kommentera enskilda objekt utan fokuserar på mer övergripande frågor. En del av kommentarerna nedan följer av hur Trafikverkets direktiv var utformat.

KI välkomnar att detta förslag till nationell plan har ett starkare fokus på samhällsekonomi än tidigare förslag till nationell plan. Genom att tydligt förankra förslaget till nationell plan i samhällsekonomiska bedömningar ökar möjligheten att de medel som tillförs infrastrukturen används där de ger mest nytta per krona. Infrastrukturplaner omfattar stora medel och det kommer oundvikligen uppstå diskussioner kring tilldelningen till olika landsändar, fördelningen mellan olika transportslag och liknande. Det kan också finnas politiska anledningar till att förespråka vissa objekt. Rangordningen av investeringar utifrån Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar kan tydliggöra kostnaden för omprioriteringar.

Det finns emellertid alltid svårigheter med att beräkna samhällsekonomiska effekter. En del effekter är till exempel svåra att kvantifiera och värdera i kronor. Trafikverket är tydliga med att så är fallet och försöker väga in icke kvantifierbara effekter i ovan nämnda rangordning.

Så vitt KI förstår har inte så kallade system- och stråkeffekter hanterats explicit i tidigare planförslag. Det är därför välkommet att nuvarande förslag i vissa fall tar hänsyn till dessa effekter. Därmed kan objekt som skulle ha ett positivt samhällsekonomiskt netto om de genomförs tillsammans, men inte var för sig, identifieras. Det kan vara värt att studera den här typen av effekter ytterligare. Till exempel borde det, åtminstone i princip, kunna uppstå negativa systemeffekter när olika objekt konkurrerar om samma nyttor.

Trafikverket föreslår, i enlighet med direktivet, att det införs en så kallad riskreserv. KI menar att en riskreserv är att föredra framför den nu rådande situationen där eventuella kostnadsöverskridningar i ett objekt kommer tränga ut annat ur planen. Det faktum att det är svårt att få tillgång till reserven – det kräver slutligen beslut från regeringen – kan också bidra till att kostnadskontrollen ökar. På det hela taget hanterar dock inte reserven risken för att stora kostnadsökningar uppstår men minskar konsekvenserna av sådana. KI välkomnar därför att Trafikverket fortsatt utvecklar och förbättrar metoder för kostnadsstyrning, kostnadskontroll och kostnadseffektivitet, något som KI påpekade även i remissvaret på inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen (Dnr 2024-027).

Trafikverket föreslår i denna plan, till skillnad från den föregående att objekt där kostnadsuppskattningen har stigit kraftigt ska tas ur planen eller görs om. Enligt KI är detta den enda rimliga ordningen. Att behålla objekt i planen trots stora kostnadsökningar kan inte vara förenligt med att försöka få ut mesta möjliga samhällsnytta per krona.

Trafikverket har, i enlighet med direktivet, tagit fram nio objekt som kan vara lämpliga att genomföra med så kallad offentlig-privat samverkan (OPS). Det är svårt för KI att bedöma lämpligheten i de valda objekten eftersom det är otydligt hur Trafikverket tänker att OPS ska ge upphov till effektivitetsvinster. Till exempel nämns att det kan vara lämpligt med objekt där det finns frihetsgrader i genomförandet så att den privata entreprenören kan införa innovativa lösningar som ökar effektiviteten. Samtidigt noteras att objekt i tidiga skeden – där frihetsgraden rimligen är högre – kan vara förknippade med större risker, vilket gör dem mindre intressanta för privata entreprenörer. Sammantaget anser KI att det kan ge intressanta lärdomar att pröva OPS i en begränsad omfattning men att det skulle vara värdefullt med en djupare diskussion om hur OPS kan förväntas stärka effektiviteten innan man bestämmer vilka objekt som ska genomföras med denna typ av modell.

Slutligen menar KI att Trafikverket borde undvika formuleringar som ”Planförslaget bidrar till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar” (s. 16, Planen i Korthet). De investeringar som görs i infrastruktur har marginell påverkan på framtida svenska växthusgasutsläpp. Dels för att den nya infrastruktur som investeringen bidrar till är liten i förhållande till den befintliga, dels för att den vägtrafik som sägs ska flytta över till järnvägen när den står klar då i princip ska vara utsläppsfri. Trafikverket noterar själva detta i förslaget, bland annat i en bisats till ovan citerade mening.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Svante Mandell.

Albin Kainelainen
Generaldirektör