



Yttrande  
30 november 2017

Dnr 2017-134

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Underlaget ska ligga till grund för den kommande infrastrukturpropositionen. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver har det preciserats två jämbördiga mål: funktionsmålet och hänsynsmålet som inkluderar de klimatpolitiska målen.

Sammanfattningsvis har Konjunkturinstitutet följande synpunkter på förslaget till nationell plan.

- Skälen till de prioriteringar som görs i förslaget till nationell plan är otydligt redovisade. Projekt som enligt kalkylerna har svag eller obefintlig samhällsekonomisk lönsamhet prioriteras framför andra mer lönsamma projekt utan någon transparent redogörelse av de "icke-beräkningsbara" effekter som motiverar detta.
- Konjunkturinstitutet finner det problematiskt att de antaganden om ekonomisk utveckling som ligger till grund för de trafikprognoser som Trafikverkets lönsamhetsbedömningar baseras på inte är konsistenta med de klimatpolitiska ambitionshöjningar som ägt rum.
- Det saknas en analys av hur trafiksäkerheten påverkas av den ytterligare trafik som cykelsatsningar genererar.

### **OTYDLIGA GRUNDER FÖR PRIORITERINGEN**

Konjunkturinstitutet finner det svårt att bedöma vilken betydelse den samhällsekonomiska effektiviteten haft för valet av åtgärder. I den samhällsekonomiska analysen som sägs ligga till grund för Trafikverkets prioriteringar vägs kalkylens resultat ihop med bedömningar av "icke-beräkningsbara" effekter och det sammanlagda resultatet sägs visa om åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam eller inte.

Konjunkturinstitutet anser att bedömningar av så kallade "icke beräkningsbara" effekter bör redovisas separat. Som det är nu är det inte möjligt att ta ställning till om de olika

bedömningarna är rimliga och tillräckligt stora för att justera den rangordning som följer av kalkylresultaten.

Bedömningarna tycks ha spelat stor roll för prioriteringen. Trafikverket anger (sid 13) att väginvesteringar är mer lönsamma än järnvägsinvesteringar. Planförslaget ger genomsnittlig nettonuvärdekvot om 1,1 för väg medan motsvarande storhet för järnvägen stannar vid -0,3. Sjöfartsinvesteringarna i planförslaget ger i genomsnitt 0,8. Dessa värden visar att planen i viss utsträckning prioriterar svagt lönsamma järnvägsinvesteringar framför mer lönsamma åtgärder. Således har bedömningarna av de icke-beräkningsbara effekterna haft en påtaglig effekt på prioriteringen mellan olika åtgärder.

Plockas de två höghastighetstågsprojekten Ostlänken och Hässleholm-Lund bort ökar samlade NNK för de namngivna objekten i planen från 0,0 till 0,5. Den obefintliga lönsamheten för höghastighetstågsprojekten reser frågan på vilka grunder regeringen pekat ut att dessa delsträckor ska börja byggas under planperioden.

#### **KLIMATPOLITIK OCH TRAFIKPROGNOSE**

Trafikverket påpekar (exempelvis sid 20 i remissversionen) att minskade utsläpp från transportsystemet kräver styrmedel och åtgärder som i huvudsak ligger utanför Trafikverkets rådighet och den nationella planen. Konjunkturinstitutet instämmer i detta och även i bedömningen att planen i sin helhet inte påverkar transportsektorns utsläpp särskilt mycket. Konjunkturinstitutet konstaterar på basis av Trafikverkets redovisning att höghastighetstågssatsningarna inte har kapacitet att på ett kostnadseffektivt vis minska växthusgasutsläppen från transporter.

Konjunkturinstitutet vill i detta sammanhang peka på det förhållande att den antagna ekonomiska utveckling (LU 2014) som Trafikverkets trafikprognoser vilar på inte beaktar de ambitionshöjningar som skett på det klimatpolitiska området. Inte heller baserar de sig på ett prisplan som är förenligt med de målnivåer Sverige ställt upp. Konjunkturinstitutet förstår att Trafikverket inte vill föregå/förutsäga politiska beslut. Samtidigt är detta något som måste göras för att erhålla ökad konsistens mellan trafikprognoserna och de mål som satts upp.

För att hantera detta hjälpligt utför Trafikverket känslighetsanalyser, vilket är bra. Men, även dessa lider av icke-konsistenta antaganden. Exempel på detta är att i en sådan analys värderas koldioxidutsläpp till 3,5 kr per kg i stället för de 1,45 kr per kg som används i baskalkylen. Samtidigt antas inte motsvarande höjning av koldioxidbeskattningen. Med andra ord, i analysen antar Trafikverket en dubbelt så hög värdering än den som riksdagen antas uttrycka i form av koldioxidbeskattning. Analysen blir därmed missvisande.

I en annan känslighetsanalys av planförslagets robusthet studeras projektens lönsamhet givet 33 procent mindre trafik år 2030 än i prognosen. För att dämpa efterfrågan så pass mycket antas bränslekostnaderna öka med 300 procent relativt prognosens nivå. I denna känslighetsanalys blir 13 av de beräknade nya vägprojekten olönsamma. Utan att ställa detta i relation till totala mängden projekt är det svårt att dra några slutsatser från denna känslighetsanalys.

**LEDER CYKELSATSNINGAR TILL ÖKAD TRAFIKSÄKERHET?**

Trafikverket anger på flera ställen att säkerheten för cyklister höjs genom olika slag av cykelsatsningar. Konjunkturinstitutet har inga skäl att betvivla att så är fallet för existerande cyklister men saknar en analys av hur den samlade trafiksäkerheten påverkas av den eventuella överflyttning från kollektivtrafik och bil till cykel som nämnda satsningar kan medföra.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Forskningschef Svante Mandell har deltagit i handläggningen. Föredragande har varit Björn Carlén.



Urban Hansson Brusewitz



Björn Carlén