



Remissvar

Dnr 2024-027

2024-04-11

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

LI2023/03919

Konjunkturinstitutet (KI) har fått möjlighet att ge synpunkter på Trafikverkets (TrV) inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037.

Det som KI tolkar som underlagets huvudsakliga budskap – att det ur samhällsekonomisk synvinkel är viktigt att prioritera underhåll av befintlig infrastruktur framför ytterligare stora investeringar – är rimligt. KI ser därför ingen anledning att ifrågasätta den föreslagna ramfördelningen.

TrV beräknar att bilresandet kommer öka med omkring 25 procent till 2040. Prognoser som visar på ökad biltrafik blir inte sällan kritiserade utifrån att det inte är i linje med den klimatomställning som behöver ske. KI välkomnar i sammanhanget att TrV är tydliga med att prognoserna beskriver en trolig utveckling givet kända förutsättningar och beslut snarare än en önskvärd framtid. Dock kunde det tydligare ha poängterats att basprognosen (från 2020) som ligger till grund för inriktningsunderlaget hanterar det klimatpolitiska ramverket som beslutad politik. Prognosen utgår således från att klimatmålet 2045 nås.

TrV menar att det, trots en kraftig elektrifiering, krävs en större andel biodrivmedel än aviserat för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Vidare menar TrV att det skulle krävas starka styrmedel för att nå målet genom minskade trafikmängder. Detta får stöd i de beräkningar KI genomförde i sin miljöekonomiska rapport 2023. Där beräknades vägtrafikens koldioxidutsläpp 2030, om reduktionsplikten ligger kvar på sex procent till dess, uppgå till omkring tolv miljoner ton. Det vill säga ungefär dubbelt så mycket som transportsektorns klimatmål tillåter. Detta är något högre än, men i linje med, TrV:s bedömning (se till exempel figur 12 i TrV:s underlag). KI:s beräkningar pekar vidare på att en påskyndad elektrifiering av fordonsflottan visserligen hjälper till att sänka utsläppen till 2030, men att effekten på så pass kort sikt är begränsad och inte tillräcklig för att nå transportsektorns klimatmål (förutsatt sex procent reduktionsplikt). Även detta liknar TrV:s bedömning. Slutligen visar KI:s beräkningar att det skulle behövas mycket höga pumppriser 2030 för att nå målet givet en reduktionsplikt på sex procent. Detta stödjer TrV:s bedömning att det krävs starka styrmedel om målet ska nås genom styrmedel som minskar trafikmängden.

Kostnadsökningar har länge varit ett problem inom infrastrukturuområdet. KI menar att det arbete som TrV bedriver för att motverka dessa och som beskrivs i underlaget är mycket angeläget. Särskilt ser KI positivt på de förslag som syftar till att komma bort från en ordning där ett projekt som kommit in i planen med närmast säkerhet kommer att genomföras

oavsett om kostnaderna för projektet stigit kraftigt. Inte bara är en sådan ordning samhällsekonomiskt kostsam i sig, den riskerar även att leda till oönskade incitament.

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

Albin Kainelainen
Generaldirektör