

Ärendenummer
TRV 2024/21379
Motpartens ärendenummer
Fi2024/00446

Dokumentdatum
2024-05-17

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
fi.iea.ef@regeringskansliet.se

Trafikverkets remissvar över huvudbetänkande av Långtidsutredningen 2023 (SOU 2023:85)

Trafikverket har givits möjlighet att yttra sig över 2023 års Långtidsutrednings huvudbetänkande. Nedan redovisas Trafikverkets synpunkter.

Trafikverket uppfattar att Långtidsutredningens förslag huvudsakligen motiveras av att finanspolitiska instrument i högre utsträckning behöver kunna komplettera penningpolitiken i konjunkturstabiliserande syfte. I detta omfattas bland annat att underlätta för staten att lånefinansiera investeringar.

Ett vanligt exempel på investeringar är transportinfrastruktur. Långtidsutredningen skriver (s 261): "Vissa offentliga utgifter bidrar till ökad produktivitetstillväxt, t.ex. utbildning, barnomsorg, forskning och infrastruktur." Trafikverket vill i detta sammanhang framhålla att investeringar i transportsystemet kan öka produktivitetstillväxten i vissa fall, men det gäller inte alla investeringar.

Långtidsutredningen berör också möjligheten och lämpligheten av att använda sig av åtgärder inom infrastrukturuområdet för att uppnå en konjunkturstabiliserande effekt. Trafikverket vill kommentera och komplettera resonemangen i utredningen.

Trafikverkets uppfattning är att merparten av åtgärder inom transportinfrastrukturen (investeringar, reinvesteringar och underhåll samt löpande förvaltning) i första hand bör ses som långsiktiga och mer strukturelaterade i ekonomin än kortsiktigt konjunkturrelaterade.

Den ordning som nu gäller¹ för planering och styrning av statens åtgärder inom transportinfrastrukturuområdet är att de planläggs i nationella åtgärdsplaner, med en tolvårig planeringshorisont och som revideras vart fjärde år. Detta enligt en av statsmakterna fastslagen ordning med väl

¹ Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

Ärendenummer
TRV 2024/21379
Motpartens ärendenummer
Fi2024/00446

Dokumentdatum
2024-05-17

definierade steg där olika åtgärder analyseras och kostnadsbedöms, samt är föremål för samhällsekonomiska effektivitetsbedömningar. Utifrån den nationella planen fastställer Trafikverket verksamhetsplaner, vilka bland annat presenteras i en femårig genomförandeplan² som mer detaljerat redovisar vilka åtgärder som kommer att genomföras.

Det är Trafikverkets uppfattning att den ovan beskrivna ordningen för planeringen av statens åtgärder inom transportinfrastrukturområdet i allt väsentligt ger förutsättningar för ett gott resursutnyttjande och en god effektivitet. Långtidsutredningen framhåller (s 259) att även om förändringar i de offentliga investeringarna har direkta, och därmed också förhållandevis starka, effekter på den aggregerade efterfrågan, kräver dessa oftast lång planeringstid. De kan därför, menar utredningen, vara svåra att använda i stabiliseringspolitiskt syfte. Trafikverket delar denna slutsats. Samtidigt vill Trafikverket framhålla att det finns åtgärdstyper som kan planeras och genomföras relativt snabbt, exempelvis reinvesteringar och mindre trimningsåtgärder på i första hand vägsidan.

Trafikverket arbetar med att upprätthålla en beredskap för omprioriteringar och alternativa genomförandeprofiler i verksamhetsplaneringen och genomför också från tid till annan sådana åtgärder på regeringens initiativ. Samtidigt vill Trafikverket uppmärksamma att de beställar-leverantörsförhållanden som råder inom anläggningsmarknaden i Sverige gör att mer omfattande kortsiktiga satsningar på exempelvis åtgärder för järnvägsunderhåll kan vara svåra att omsätta i praktiska åtgärder utan att kostnads-effektiviteten blir åsidosatt. Det är inte heller alltid möjligt att handla upp de åtgärder som staten prioriterar i ett kortare perspektiv, på grund av kapacitetsbrister i anläggningsbranschen. Därutöver finns kapacitetsbrister i järnvägsanläggningen som begränsar möjligheten att genomföra åtgärder med kort framförhållning. Det gör att möjligheterna att använda underhållsåtgärder som mera kortsiktiga konjunkturpolitiska instrument är begränsade, särskilt inom järnvägsområdet.

Långtidsutredningen diskuterar också behovet av klimatanpassningsåtgärder framöver. Trafikverket konstaterar att klimatets förändring kommer att påverka hela samhället vilket innebär att planering för detta behöver genomföras på lång sikt. Trafikverket genomför redan idag ett stort antal klimatanpassningsåtgärder och har beredskap för ytterligare sådana åtgärder, både i den befintliga anläggningen och med tanke på de behov som kan

² Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024–2029, Publikationsnummer: 2024:016

Ärendenummer
TRV 2024/21379
Motpartens ärendenummer
Fi2024/00446

Dokumentdatum
2024-05-17

uppkomma framöver. En sammanfattande redovisning av effekterna av de åtgärder som ingår i den nationella planen finns i en bilaga till den nationella planen med en *Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*³.

Utifrån den kunskap som finns idag om en åldrande väg- och järnvägsanläggning, vilken redan idag drabbas av olika typer av klimatrelaterade händelser, bedömer Trafikverket med utgångspunkt i den klimat och sårbarhetsanalys som Trafikverket genomfört att antal åtgärder och andel underhåll kommer att behöva öka under lång tid framöver. Trafikverket konstaterar att den fysiska planeringen i en bredare bemärkelse än endast transportinfrastrukturen kommer att behöva utvecklas så det blir möjligt att samplanera klimatanpassningsåtgärder, till exempel avvattningsanläggningar samt olika typer av skydd.

Det finns ett behov av ytterligare åtgärder för både klimatanpassning och utsläppsminskning i den statliga transportinfrastrukturen. Trafikverket instämmer i det behov av ytterligare resurser till detta område som Långtidsutredningen ställer sig bakom. Samtidigt är det angeläget att väga in i bedömningarna av klimatåtgärder att de mer kortsiktigt klimatpåverkande och effektiva åtgärderna framförallt gäller transportslagens fortsatta möjliga utsläppsminskningar bland annat genom elektrifiering.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Anna Håkanson, senior controller, Ekonomi och styrning. Samråd har skett med måldirektör Jonas Eliasson, Strategisk utveckling, senior utredningsledare Björn Hasselgren, Nationell planering, enhetschef Eva Gustavsson, Underhåll, anläggning och miljö, nationell samordnare Malin Lind, Nationell planering, sakkunnig klimat- och energifrågor Helen Lindblom, Planering, Transportkvalitet, avdelningschef Lennart Kalander, Nationell planering, enhetschef Tina Törnquist och Anders Silén Underhåll vägsystem samt avdelningschef Marika Gjerdrum Underhåll järnvägssystem.

I den slutliga handläggningen har enhetschef Malin Jönsson, Amanda Ryde, chef för avdelning Controlling, Ekonomi och styrning och Francisca Ramsberg, tillförordnad chef central funktion Ekonomi och styrning, deltagit.

³ Trafikverket (2021), *Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*. Publikation 2021:227

Ärendenummer
TRV 2024/21379
Motpartens ärendenummer
Fi2024/00446

Dokumentdatum
2024-05-17

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Anna Håkanson
Senior controller
anna.hakanson@trafikverket.se
Direkt: 010-124 21 82
Mobil: 070-762 30 00

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/21379, Motpartens ärendenummer Fi2024/00446, Dokumentdatum 2024-05-17, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.