

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Kopia:
Diariet
CPL, CPLnp, CPLnpp
NN (samtliga berörda)
GD kansli

Trafikverkets remissyttrande gällande Riksrevisionens granskningsrapport "Väg- och järnvägs-investeringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?"

Allmänna kommentarer

Målen och kraven i TEN-T-förordningen

Trafikverket delar i stort Riksrevisionens allmänna beskrivning av EU:s planering av transportinfrastruktur genom TEN-T-förordningen. Trafikverket delar också Riksrevisionens syn att regeringen och Trafikverket ska beakta både de mål och intentioner som riksdagen fastslagit och de mål som Europaparlamentet och Rådet formulerat genom TEN-T-förordningen. Trafikverket menar dock att eftersom målen som EU formulerat ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen finns det i egentlig mening ingen motsättning mellan dessa. De kvantifierade infrastrukturkrav som satts upp på EU-nivå, bland andra de som Riksrevisionen behandlar, är enligt TEN-T-förordningen avhängiga att de är samhällsekonomiskt motiverade, eftersom det i förordningen finns bestämmelser om möjlighet till undantag. Eftersom förordningen, som Riksrevisionen skriver, är en bindande men samtidigt "mjuk" förordning och kan sägas innehålla gemensamt beslutade målsättningar snarare än bindande regler, kan det föreligga en förväntan hos olika parter om att infrastrukturåtgärder ska genomföras som förordningen sammantaget, i slutändan inte kommer att kräva.

Det kvarstår en del oklarheter på EU-nivå hur vissa av infrastrukturkraven ska definieras i detalj. Trafikverket menar att Sverige, som nu sker, noga ska följa utvecklingen och när/om kraven definieras mer precist kan de inarbetas i transportpolitiken. Det finns enligt Trafikverket egentligen inga skäl att föregripa den processen.

Åtgärdsvalsstudier

I flera avsnitt i rapporten förefaller det som att man antar att en åtgärdsvalsstudie ofta görs för en viss investering. Detta är en missuppfattning. Istället ska åtgärdsvalsstudierna i normalfallet ta sin utgångspunkt i brister och behov, exempelvis trafiksäkerhetsbrister eller kapacitetsbrister. Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg för val av åtgärder och avgränsade projekt och åtgärds paket skapas således på grundval av åtgärdsvalsstudier. I normalfallet kan man därför inte säga att man gör en åtgärdsvalsstudie för en viss investering.



Beaktas EU-målen?

En bärande tanke i Riksrevisionens rapport förefaller vara att de projekt som bidrar till att EU-kraven uppfylls, inte systematiskt analyserats och att sådana projekt inte getts en likvärdig möjlighet att kvalificera sig till den nationella transportplanen. En förklaring till att man kan få den uppfattningen är möjligen att Trafikverket i arbetet med förslaget till nationell plan prioriterat de utredningar där vi anser att det finns en tydlig brist i förhållande till efterfrågan. Det betyder alltså att projekt som bidrar till EU-kraven på infrastruktur men som inte uppfyller de nationella målen och direktiven, inte utretts inom ramen för åtgärdsplaneringen eftersom att det inte föreligger en tydlig brist i transportförsörjningen.

Trafikverket menar att i det omfattande arbete som genomförts med nationell plan har identifierade brister och behov utretts i stort sett heltäckande, och många av åtgärderna som föreslås i planen bidrar samtidigt såväl till de svenska transportpolitiska målen, EU-målen som de kvantifierade EU-kraven, även om inte det inte alltid tydligt framgår av planförslaget, vilket i sig kan vara en brist. Exempelvis kommer de namngivna objekten Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, Dingersjö, mötesstationer och kapacitetsförstärkning samt tunneln i Varberg att bidra till EU-kravet som rör hastighet för godståg, men de kommer även att bidra till en hel mängd andra mål såsom att höja hastigheten för persontåg, möjliggöra att köra fler tåg och att bidra till att kunna köra 750 meter långa tåg.

När det gäller frågan att utarbeta underlag för infrastrukturinvesteringar som inte kan motiveras av samhällsekonomiska kostnads-nyttoskäl och där det inte finns en identifierad brist, men som skulle bidra till att uppfylla EU-kraven för infrastrukturen på stomnätet är det sådant arbete som inte kunnat genomföras samtidigt som åtgärdsplaneringen för att inte äventyra framtagandet av underlag med högre prioritet till den nationella planen.

Trafikverket menar sammanfattningsvis att vi redan idag prövar projekt som bidrar positivt till målen i EU-förordningen på lika villkor med andra projekt. Det finns enligt vår mening inga skäl att särbehandla sådana projekt vare sig negativt eller positivt.

Vi har i våra detaljerade kommentarer nedan fokuserat på Riksrevisionens rekommendationer till Trafikverket.



Yttrande

Riksrevisionens rekommendationer till Trafikverket:

1. Ta fram åtgärdsvalsstudier eller motsvarande för projekt där investeringar som möjliggör att hittills ej uppfyllda EU-mål provas på lika villkor med andra investeringsprojekt. Om projekten är tillräckligt samhällsekonomiskt lönsamma bör initiativ tas till att sådana investeringar införs i nästa transportplan som kommer att gälla perioden 2022–2033.

Trafikverkets synpunkt:

Trafikverket delar Riksrevisionens uppfattning att åtgärder som bidrar till att uppfylla målen i EU-förordningen ska provas på lika villkor som andra åtgärder.

Av rapportens beskrivningar förefaller dock Riksrevisionen delvis ha missförstått principen bakom och tillämpningen av ÅVS-metodiken. En ÅVS genomförs inte för ett specifikt investeringsprojekt utan initieras när det finns identifierade brister som behöver åtgärdas i transportsystemet. I ÅVS:en undersöks, med 4-stegsprincipen, tänkbara lösningar som bidrar till att åtgärda bristerna. Trafikverket har ansvaret för att namngivna investeringsförslag till nationell plan föregåtts av en ÅVS men i princip kan en ÅVS initieras och genomföras av alla berörda aktörer. För åtgärder som är tänkta att helt eller delvis finansieras via nationell plan ska dock Trafikverket kunna ställa sig bakom åtgärdsvalsstudiens kvalitet.

I de fall det inte föreligger någon identifierad brist ur transportsystemsypunkt, exempelvis på brist på kapacitet på stomnätet för väg på en sträcka med mycket låga trafikflöden, faller motorvägs- eller motortrafikledsutbyggnad inte ut som ett åtgärdsförslag ur en ÅVS, vilket innebär att EU-kravet i ett sådant fall inte är effektivt att uppfylla.

2. Ta fram åtgärdsvalsstudier eller motsvarande för de två projekt som rör åtgärder för att kunna köra längre godståg på stomnätet och som nu förts till den nationella planen. På så sätt blir dessa två projekt prövade på lika villkor med andra investeringsprojekt.

Trafikverkets synpunkt:

De två projekt som rör åtgärder för att kunna köra längre godståg på stomnätet har prövats på lika villkor som andra investeringsprojekt. Detta har gjorts i en samlad effektbedömning vars resultat publicerades i samband med offentliggörandet av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet, 2017-08-31. Dessa finns på Trafikverkets hemsida, [LTS Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg, JTR1803](#) och [LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, JTR1804](#).

Underlag motsvarande åtgärdsvalstudie för bristen som projekten åtgärdar som rör långa tåg har presenterats 2017-12-20 och finns på Trafikverkets hemsida, [PM Långa tåg – Södra Triangeln](#) och [PM Långa tåg - Övrigt nät](#). Utredningsunderlaget för rapporterna som publicerades i december fanns framme redan tidigt under åtgärdsplaneringen men har av tidsskäl inte publicerats förrän i december.

3. Ta fram underlag för sådana undantag som Sverige avser att ansöka om när det gäller att uppfylla EU-målen, främst vad gäller de lågtrafikerade delarna av stomnätet. Underlagen ska i enlighet med EU:s krav visa att det finns samhällsekonomiska kostnads-nyttoskäl till att begära undantag.

Trafikverkets synpunkt:

Trafikverket bedömer att regeringen ger oss ett uppdrag med denna innebörd när det är klarlagt hur detta ska genomföras och hur tolkningen av förordningens krav ska göras.

Man kan notera att det från medlemsstaterna totalt, enligt vad Trafikverket erfar, endast har gjorts en undantagsansökan till EU-kommissionen hittills, vilket möjligen beror på att målåret 2030 ännu är ganska långt fram i tiden.

I detta sammanhang är det också viktigt att understryka att även i arbetet på EU-nivå finns vetskap om att infrastrukturkravens innebörd inte är fullständigt definierade. Det kan finnas skäl att anta att dessa med tiden kommer att preciseras i samverkan mellan medlemsstaterna (exempelvis inom kommittéarbete eller i expertgrupper). Det kan därför vara ineffektivt att alltför tidigt färdigställa material för en undantagsansökan om det inte är klarlagt mot vilken kravnivå undantagsansökan ska ske.

4. Säkerställ att analyser av måluppfyllelse i åtgärdsvalsstudier även görs i förhållande till EU:s mål i TEN-T-förordningen, och inte bara i förhållande till nationella, regionala och lokala mål.

Trafikverkets synpunkt:

Trafikverket instämmer i att EU-målen/kraven och måluppfyllelse av dessa kan tydliggöras i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier generellt. I de fall kraven och målen i TEN-T-förordningen är väl definierade har Trafikverket för avsikt att på ett tydligare sätt integrera dessa i Trafikverkets arbetssätt för åtgärdsvalsstudier. När det gäller de på EU-nivå ännu ej preciserade målen/kraven kommer det endast kunna ske i mer översiktliga, beskrivande termer.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit enhetschef Håkan Persson. Handläggare av remissen är Ulla-Stina Ingemarsson, nationell strategisk planering. Samråd har skett med planeringsdirektör Stefan Engdahl och avdelningschef Lennart Kalander.



Lena Erixon
Generaldirektör