



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

Remissvar Diarienummer LI2023/03919

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen  
perioden 2026—2037

## Sammanfattning

MRF har tagit del av Trafikverkets remiss och menar att förslaget i huvudsak är på rätt väg. Vi delar dess utgångspunkter enligt vad som beskrivit ovan, men vill dock göra följande medskick.

- Prognoserna i underlaget över trafikarbetets utveckling är realistiska. Utgå ifrån dem i den framtida planeringen så att verkliga behov matchas.
- Underhåll av infrastrukturen prioriteras och betydande resurser skjuts till i underlaget. Trots det behöver mer underhållpengar skjutas till för att upprätthålla en godtagbar standard.
- Gör om planeringsprocessen. I dagsläget riskerar stora projekt att tränga ut andra behov vad gäller både vägar och järnvägar.

## Synpunkter

### Övergripande

Precis som framgår av inriktningsunderlaget ökar transportefterfrågan då både befolkningen och ekonomin växer. Ekonomisk tillväxt och utvecklingen av effektivare och billigare transporter går hand i hand. När transporterna blir bättre kan resurserna användas på ett effektivare sätt och ekonomin växer. Det leder i sin tur till att fler människor får en bättre levnadsstandard. Att investera i hållbar mobilitet är detsamma som att investera i det allmänna välbefinnandet. Detta är ett faktum som planeringen måste utgå ifrån. I framtiden kommer det att behövas mer av alla transporter. Då måste också infrastrukturen anpassas därefter.



Resandets och transporterernas övergripande fördelning och trender är i huvudsak stabila sedan lång tid tillbaka, konstaterar Trafikverket. Vidare konstaterar man att den sammanlagda reslängden per person har stadigt ökat de senaste decennierna, med den totala restiden varit oförändrad sedan lång tid tillbaka. Det betyder alltså att resorna blivit effektivare över tid, vilket är en stor vinst för hela samhället.

Prognoserna tyder på en fortsatt ökning av personresande och godstransporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen. Då blir det centralt att den befintliga infrastrukturen underhålls och utvecklas. Detta måste planeringen och resursfördelningen utgå ifrån.

### **Vägtrafikens roll i transportsektorn**

Som Trafikverkets konstaterar sker omkring tre fjärdedelar av personresandet med bil. Ungefär nio av tio resor sker med vägtrafik i någon form. Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med lastbil och inom samma län. Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella. Sjötransporterna är framför allt internationella. Transportsektorn utgörs alltså i huvudsak av vägtrafik.

Några större tendenser till överflyttning mellan de olika trafikslagen är inte att vänta enligt Trafikverkets prognoser. Detta ger möjlighet till långsiktig planering för att möta de faktiska behov som finns. Personbilen fyller inte minst en viktig funktion för arbetsmarknaden. Bilresandet beräknas öka med omkring 25 procent till 2040, och fortsatt stå för en helt dominerande del av personresandet.

Kommunöverskridande arbetspendling har också en betydande roll för svensk arbetsmarknad, i synnerhet för pendlingskommuner. Antalet lokala arbetsmarknader skulle öka från 69 till 257 utan bilpendling, enligt en rapport som MRF tagit fram. En stor välståndsförlust skulle bli fallet utan bilen. I realiteten bidrar bilresor alltså starkt till ekonomin. Därför bör skatter och avgifter vara utformade så att de speglar de nyttor som transportsektorn bidrar med i förhållande till de behov av investeringar och underhåll av infrastrukturen som finns.

Jämfört med 1990 års nivå har utsläppen från personbilar minskat 35 procent fram till år 2022. (Naturvårdsverket). Samtidigt har transportarbetet ökat. Det pågår en snabb utveckling mot hållbar mobilitet där elektrifiering och nya bränslen spelar viktiga roller och måste så göra under överskådlig framtid. Motorbranschen jobbar



redan med ett cirkulärt tänkande och ligger i framkant med hållbarhetsarbetet. I dagsläget återvinns en bil till över 90 procent när den en gång skrotas.

Digitaliseringen av fordonen pågår också för fullt, vilket bidrar till både minskade utsläpp och ökad säkerhet. Om samhället ska kunna dra nytta av tekniken fullt ut måste infrastrukturen svara upp mot nya krav som ställs. Det finns redan många stödsystem som höjer trafiksäkerheten genom att stötta förarna. Denna positiva utveckling får inte hindras av undermålig standard på infrastrukturen.

### **Behovet av underhåll**

Det finns många anledningar till att resurserna till underhåll och investeringar i infrastrukturen måste öka. Sedan tidigare är det ett välkänt faktum att kvaliteten på det statliga vägnätet försämrats över tid och en stor andel är utformat efter de behov som fanns för flera decennier sedan. Om inget görs riskerar den samlade kvaliteten att försämrats kraftigt, vilket påverkar transportsektorns effektivitet påtagligt. Trafikverket nämner också att infrastrukturen behöver bli ännu bättre rustad för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser. Transporter och infrastruktur är ett av fundamenten i det civila försvaret och till stora delar även för det militära försvaret. Dessutom innebär de pågående klimatförändringarna en utmaning för infrastrukturen och de bedöms bli än mer påtagliga framöver. Den tunga trafiken spås också att öka, vilket ökar kraven på ett robust vägnät anpassat för tyngre transporter av typen BK4 exempelvis.

Det mest akuta behovet är därför underhåll av den redan befintliga infrastrukturen. Mot bakgrund av detta är det mycket välkommet att förslagen till ramfördelning så tydligt prioriterar underhåll av befintlig infrastruktur. En högre andel går till underhåll jämfört med gällande plan, vilket är en rimlig prioritering givet rådande förutsättningar. Det är lönsammast att ta tillvara det som finns innan investeringar i nya projekt blir aktuella, även om det sistnämnda också är nödvändigt över tid.

Det är ett faktum att underhållsmedlen under lång har varit lägre än vad som krävs för att upprätthålla kvaliteten på infrastrukturen. Följden har blivit att kostnaderna för akutunderhåll i stället tillåtits öka. Sammantaget har en skuld i miljardklassen byggts upp som nu måste börja betalas av.

Men samtidigt är nuvarande totala ram otillräcklig. Trafikverket konstaterade redan i förslaget till nationell plan 2022–2033 att den kommande planperioden (2026–2037) redan då var övertecknad, eftersom så många investeringar som påbörjas under gällande planperiod fortsätter in i den efterföljande 4-årsperioden. Det behövs en



ökad ram i storleksordningen 15 procent bara för bibehålla infrastrukturens funktionalitet och genomföra investeringarna i gällande plan i planerad takt. Om investeringar ska kunna bli aktuella behöver ramen ökas ytterligare. MRF efterlyser därför en ökad ram för att möta de behov som finns.

### **Förbättrad planeringsprocess**

Investeringar och underhåll av infrastrukturen innebär stora kostnader. Därför är det extra viktigt att resurserna används på effektivast möjliga sätt. De senaste åren har Trafikverkets planeringsprocess granskats av bland annat riksrevisionen som riktat skarp kritik mot hur arbetet går till i dagsläget. Bland annat pekar man på en svag kostnadskontroll. Detta är en problematik som Trafikverket tycks medvetna om i det aktuella planeringsunderlaget.

Det ligger till viss del i sakens natur att inledande bedömningar i ett planeringsskede av ett projekt inte är så pass säkra att de verkligen kan förväntas spegla den slutgiltiga kostnaden med någon större säkerhet. Som påpekas i planeringsunderlaget är det dock ett problem att projekt som visat sig samhällsekonomiskt ineffektiva sällan tas ur planen, även om kostnaderna visar sig vara betydligt högre eller nyttorna lägre än man trodde när investeringen först kom med i planen. På så sätt ökar risken för att stora dyra projekt tillåts äta upp resurser från mindre projekt som kanske varit mer samhällsekonomiskt lönsamma.

Trafikverket beskriver själva att det finns potential för kostnadsbesparingar även under planeringsskedet genom kostnadseffektiva utformningar och ökad beredskap för att ompröva objekt helt om ingen kostnadseffektiv lösning kan hittas. Insikten om detta är ett viktigt steg mot en effektivare och bättre planeringsprocess så att största möjliga nytta för varje krona uppnås.