



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diarienummer LI2025/01587
2025-12-22

Hela Sverige ska levas yttrande över *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva arbetar för goda villkor i hela landet, en god landsbygdsutveckling och en god balans mellan stad och land. Vi företräder tusentals lokala utvecklingsgrupper genom våra 24 länsavdelningar, och stötts av ett 40-tal medlemsorganisationer som vill att hela Sverige ska leva. På länsnivå har vi samverkan med länsstyrelserna och regionerna. Vårt remissvar fokuserar på hur planförslaget påverkar tillgängligheten i hela landet, med särskilt fokus på landsbygder, mindre tätorter och glest befolkade områden.

Vi välkomnar Trafikverkets förslag på fokus på underhåll, ökat bidrag till enskilda vägar och ökad bärkraft för tung trafik. Vi uppskattar också mycket att man nu gjort en fördelningsanalys som gör det lättare att se om den nationella planen skapar nytta för medborgare och näringsliv i hela landet.

Tyvärr är fördelningsanalysen inte gjord på planen i sin helhet, vilket gör det svårt att använda den för att bedöma om planen uppnår målet. Vi hoppas att mer resurser läggs på effektbedömning till kommande planer och i samband med enskilda projekt. Vi är också kritiska till de grova geografiska indelningar som används för att bedöma nyttan för hela landet. I fördelningsanalysen används indelning i kommungrupper, där man mäter kostnadsnytta per capita. Att mäta nytta per capita blir lätt missvisande när kommunerna är så olika glest befolkade. En väg- eller tågsträcka i de glesare delarna av landet trafikeras av naturliga skäl av färre personer, men att de fungerar är helt avgörande för att det ska gå att bo där. Att mäta per kommungrupp blir också lätt missvisande, eftersom en insats i landsbygdskommunen Sorsele i Västerbotten inte är till så stor nytta i landsbygdskommunen Vimmerby i Kalmar län. Det finns också en uppdelning på tätorter som också blir missvisande. Dels skiljer sig tätorter mycket åt i storlek – från de minsta på 200 invånare till den största med 1,65 miljoner invånare. Dels har människor större nytta av investeringar som är i närheten av där de bor, oavsett om de bor i tätort eller inte. Det finns mer finmaskiga sätt att göra geografiska analyser, och vi ser gärna att Trafikverket utvecklar detta tillsammans med andra myndigheter som Tillväxtverket som en del av regional- och landsbygdspolitiken.

I regeringens direktiv står att planen ska bidra till så stor samhällsnytta som möjligt, vilket Trafikverket tycks tolka som att samhällsekonomisk lönsamhet ska stå över den delen av målet som handlar om transportförsörjning i hela landet. Problemet är att modellerna som används för att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten tycks lägga alltför stort fokus på *hur många* som använder den aktuella sträckan. Vi anser att de samhällsekonomiska beräkningarna bör ses över ur ett platssäkringsperspektiv, för att reda ut i hur stor utsträckning detta missgynnar glesare bebodda platser.

Att vissa platser ses som samhällsekonomiskt olönsamma idag, gör också att de inte kvalificerar för investeringar som i sin tur skulle kunna utveckla platsen och därmed öka samhällsnyttan totalt sett. Vi tycker därför inte att de transportpolitiska målen ska innehålla begreppet samhällsekonomisk lönsamhet i dess nuvarande utformning, eftersom det styr resurserna bort från landsbygder och mot större städer. Om vi vill se en transportinfrastruktur som fungerar i hela landet kommer många

åtgärder inte vara samhällsekonomiskt lönsamma, enligt de kalkyler och modeller som används i dag. Landsbygderna är visserligen olika, men har gemensamt att de är glesare befolkade än städer, och därmed trafikeras vägar, järnvägar, cykelvägar, gångstråk, färjor och flygplatser mindre än i städer. Om investeringar i landsbygder ställs mot investeringar i städer kommer de alltid att gå förlorande ur de samhällsekonomiska kalkylerna.

BESLUT

Riksorganisationen Hela Sverige ska levas remissvar är beslutat av Irene Oskarsson, ordförande och Erik A. Eriksson, ordförande. Föredragande Josefin Heed.

Vireda
Irene Oskarsson
Ordförande

Klässbol
Erik A. Eriksson
Ordförande

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva
Tel växel: 010-489 13 50
info@helasverige.se
www.helasverige.se