



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
LI2025/01587

Remissyttrande över Förslag till nationell plan för transport- infrastrukturen 2026–2037 från Motorbranschens riksförbund, MRF

Diarienummer LI2025/01587

Bakgrund

MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

I det här sammanhanget berörs MRF främst av vägtrafikens villkor i Sverige. Vårt svar berör därför i första hand väginfrastruktur och frågor kopplade till detta. Vi inkom under våren 2024 med synpunkter på Trafikverkets planeringsunderlag. Det är välkommet att en del av våra synpunkter tagits i beaktande.

Förslaget

Trafikverket har överlämnat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Det är en plan som ska leda till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Åtgärderna har valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet och bidrar till att möta näringslivets behov och att stärka arbetspendlingen för medborgare, enligt Trafikverket.

Sammanfattning

MRF tillstyrker planförslaget i huvudsak, men vill komma med följande synpunkter.

- Det är mycket välkommet och helt nödvändigt att ramarna ökar.
- Fördelningen av resursökningen mellan de olika transportslagen är fortfarande ojämn. Vägtrafiken borde ges högre prioritet givet gällande res- och transportmönster som förväntas bestå över tid.



- Omställningen till en fossilfri fordonsflotta förutsätter bra möjligheter att ladda elbilar. Det innebär att det måste finnas parkeringsplatser med laddmöjligheter – både vid nybyggen och när detaljplaner ändras.
- Motorbranschen kan vara med och bidra med kunskap och färdigheter i händelse av förhöjd beredskap eller liknande.

Synpunkter

Övergripande

Att investera i hållbar mobilitet är detsamma som att investera i det allmänna välståndet. Detta är ett faktum som planeringen måste utgå ifrån. I takt med att befolkningen växer kommer också behovet av transporter att göra det. Det gäller alla transportslag. Då måste också infrastrukturen anpassas därefter. Samtidigt står Sverige inför en stor uppgift när det eftersatta underhållet ska tas igen. Nedbrytningen av vägarna har gått allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet har kontinuerligt blivit allt sämre, något som MRF länge påpekat. Vi välkomnar därför att det blir ett tillskott till underhåll och utbyggnad av vägnätet, vilket tidigare aviserats i infrastrukturpropositionen.

Vägtrafikens roll i transportsektorn

Antalet bilar har ökat över tid. I dagsläget finns över fem miljoner personbilar i trafik, vilket är rekord. Omkring tre fjärdedelar av personresorna sker med bil och ungefär nio av tio resor sker med vägtrafik i någon form. Personbilen fyller inte minst en viktig funktion för arbetsmarknaden. Bilresandet beräknas öka med omkring 26 procent till 2045 enligt Trafikverkets egna prognoser, och fortsatt stå för den dominerande del av personresorna. Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med lastbil. 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.

Resursfördelning

Det är viktigt att de resurser som läggs på infrastruktur gör maximal samhällsnytta. Därför är välkommet att en ny princip om att flera tidigare planerade objekt föreslås tas bort, omprövas eller skjutas på framtiden — framför allt sådana där det bedöms att samhällsekonomiska nyttor inte står i proportion till kostnaderna. Det är viktigt att prioriteringarna görs efter dessa tydliga principer.



Enligt infrastrukturpropositionen som ligger till grund planförslaget anges att underhåll ska prioriteras, det eftersatta underhållet på väg ska återtass och en fortsatt utbyggnad ska göras till bärighetsklass BK4.

I planförslaget ökas därför alla delar av vidmakthållande väg. I den nationella planen har ramarna för vidmakthållande respektive utveckling av järnvägen ökat med 140 respektive 240 procent sedan planen 2010–2021 (allt i fasta priser). Ramen för vidmakthållande väg hade ökat med 26 procent fram till nu gällande plan (2022–2033), men har i och med det nya planförslaget ökat med 90 procent jämfört med planen 2010–2021. Sammanlagt omfattar de namngivna järnvägsinvesteringarna cirka 340 miljarder kronor och de namngivna väginvesteringarna cirka 70 miljarder kronor.

Det är naturligtvis positivt att de samlade resurserna ökar, men med tanke på befintliga res- och transportmönster är fördelningen skev. Kkningen av resurser borde bättre spegla de faktiska förhållandena. Utifrån det perspektivet är väginfrastrukturen underprioriterad i den aktuella planen.

Omställning

Det är viktigt att omställningen till ett fossilfritt transportsystem fortsätter. 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. Även Trafikverkets egna analyser har sedan tidigare visat att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel etcetera.

När fordonen blir effektivare och minskar sin miljöpåverkan blir även driften billigare. Det skapar effektivare transporter och innebär en stor samhällsvinst. Det är positivt att lägre kilometerkostnad med eldrift kan leda till ökad bilanvändning, vilket påverkar konkurrensförhållandet mellan bil och kollektivtrafik. Då bör infrastrukturen byggas ut och anpassa därefter. Det skapas förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter, varuförsörjning och ytterst alla invånare.



Då krävs också hållbara parkeringslösningar. Omställningen till en fossilfri fordonsflotta förutsätter bra möjligheter att ladda elbilar. Det innebär parkeringsplatser med laddmöjligheter – både vid nybyggen och när detaljplaner ändras. Detta borde vara en självklarhet, men tyvärr ser vi politiska förslag som går i motsatt riktning och begränsar bilens roll. Det är inte bara orealistiskt – det riskerar att bromsa den gröna omställningen.

Beredskapen

Transporter och infrastruktur är avgörande för att samhället ska fungera även i tider av kris. MRF har noterat att regeringen beslutat att återuppta totalförsvarsplaneringen och att Försvarsmakten i händelse av höjd beredskap kan ta ut även civila fordon till totalförsvaret. Här finns utvecklingspotential i bilbranschen. Som det skrivs i planförslaget är en robust och väl fungerande kompetensförsörjning central för krisberedskapen och förmågan att hantera höjd beredskap eller andra samhällsstörningar. Här kan inte minst verkstäder kan vara med och bidra med kunskap och färdigheter i händelse av förhöjd beredskap eller liknande.

Precis som anges i planförslaget behöver Transportsektorn utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. MRF delar bedömningen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver ges större betydelse än tidigare olika när samhällsintressen ska vägas mot varandra.