



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026–2037

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026–2037.

LRF är en partipolitiskt obunden intresse- och företagarorganisation för människor och företag inom de gröna näringarna. LRFs ca 120 000 medlemmar driver tillsammans cirka 65 000 företag och är verksamma i hela landet.

Sammanfattning

För LRF är det viktigt med ett väl fungerande transportsystem. God tillväxt, sysselsättning och utveckling förutsätter en väl fungerande transportinfrastruktur i hela landet. Det kräver att vi förvaltar Sveriges länge eftersatta infrastruktur, för att framtidsäkra, mycket transporter kommer ske på de vägar och järnvägar vi redan har.

LRF välkomnar regeringens ansats att på allvar ta oss an underhållsskulden, att det behövs mer pengar till förebyggande underhåll, men också mer underhåll för pengarna. Regeringen har flera gånger uttryckt att det bara börjar på upprustningen av vägnätet, som LRF hoppas också återspeglas i infrastrukturpropositionen.

Förutsättningar för primärproduktionen och skogsnäringen

Eftersom LRFs medlemmars verksamheter är platsbundna till åkern och skogen är det enskilda och finmaskiga allmänna vägnätet på landsbygden helt avgörande för att företag inom de gröna näringarna ska kunna bedriva och utveckla sina verksamheter. Nio av tio lantbrukare bedriver sin verksamhet längsmed en enskild väg och 90 procent av alla skogstransporter börjar vid en enskild väg.

Det enskilda vägnätet om 43 000 mil är fyra gånger så omfattande som det statliga. Endast cirka 7 500 mil av dessa är bidragsberättigade och det finns ingen ansvarig myndighet för den del som inte är bidragsberättigat som utgörs av. Idag vet vi alltså inte behovsbilden på 35 500 mil av det enskilda vägnätet och vad enskilda väghållare kan räkna med för förhöjda kostnader till följd av ökade fordonsvikter, ökad mängd transporter och allt vanligare extremväder.

Enligt förordningen om statsbidrag till enskild väghållning, som just nu är under utredning tillsatt av regeringen, får årliga driftbidrag lämnas med högst 70 procent till

Postadress

Lantbrukarnas Riksförbund
105 33 Stockholm

Besöksadress

Franzéngatan 1B
Stockholm

Telefon

010-184 40 00

E-post

info@lrf.se

Hemsida

www.lrf.se

vägar som tillgodoser ett kommunikationsbehov eller är av väsentlig betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Särskilda driftbidrag som kan lämnas för att exempelvis rusta upp en bro eller byta ut en vägtrumma lämnas med högst 70 procent av kostnaderna. Det innebär alltså att LRFs medlemmar och andra enskilda väghållare lägger ner både tid och pengar för att hålla vägar framkomliga för andra.

Det gröna näringslivets transporter sker givetvis inte enbart på det enskilda och lågtrafikerade allmänna vägnätet utan behöver färdas från åkern eller skogen till hamnen eller förädlingen. De gröna näringarna är beroende av import av insatsvaror, främst diesel, handelsgödsel och växtskyddsmedel, varför hamnar och hela transportkedjan till gården och skogen behöver fungera. Livsmedelsförädlingsleden och transporter till exempelvis mejerier och slakteri behöver också kunna ske utan avbrott. Karakteristiskt för livsmedelstransporter är att det ofta rör sig om tidskritiska och sårbara transporter, där kylsystem behöver fungera, annars riskerar produkterna att förstöras. Enligt nationella livsmedels- och skogsstrategin behöver Sverige dessutom öka sin nationella produktion av energi, biobaserade produkter och livsmedel vilket ställer än högre krav på ett välfungerande vägnät med god bärighet och att hela transportkedjan fungerar.

Landsbygdsperspektivet

Det enskilda och finmaskiga allmänna vägnätet på landsbygden är också viktigt för en levande landsbygd. Enligt Trafikverkets inriktningsunderlag bedöms bibehållande av infrastrukturens funktionalitet vara särskilt viktigt för tillgängligheten på landsbygden. I inriktningsunderlaget framgår att flera regioner anser att mindre statliga och enskilda vägar inte prioriteras tillräckligt nationellt. De lyfter också att en försämrad funktion i lågtrafikerade områden kan komma att förstärka skillnaderna mellan stad och landsbygd.

Civil beredskap och Natomedlemskapet

För att kunna transportera resurser och komma fram vid större händelser såsom bränder och andra kriser behöver det enskilda och finmaskiga statliga vägnätet vara i tillräckligt gott skick. I fredstid, men även i händelse av kris eller krig, kan det behöva användas som möjliga omledningsvägar. Natos baskrav kommer med all sannolikhet innebära att vi måste klara mycket högre bärighet på hela vägnätet. Som transitland vars främsta uppgift är basering och transfer behöver Sverige öka mobiliteten och infrastrukturen vara beredd att klara stora och tunga transporter i östvästlig förbindelse, men även från norr till söder. Kritiska järnvägar, vägar och hamnar till följd av Natomedlemskapet kommer behöva rustas upp vilket riskerar att tränga undan underhåll och investeringar i annan nödvändig infrastruktur. Här behöver man beakta möjligheten till att transportera och förflytta sig på alternativa vägar, eftersom beroendet av en väg eller järnväg är otroligt sårbar och enkel att sabotera. Utvecklingen mot allt fler och tyngre fordon medför att stora delar av det enskilda vägnätet sannolikt framgent kommer behöva ha BK1-standard, vilket ska bekostas av staten och inte de enskilda väghållarna.

Samhällsekonomiskt lönsamt och klimataspekter

Det är samhällsekonomiskt lönsamt att bibehålla dagens funktionalitet och återta det eftersatta underhållet. Det är också positivt ur miljösynpunkt eftersom mer kan göras för biologisk mångfald och klimatanpassning. För att kunna möta klimatutmaningar, extremväder och genomdriva en hållbar grön omställning behöver fler vägar öppnas upp för BK4. Detta leder till effektivare lastbilstransporter och därmed minskade utsläpp. Elektrifieringen på vägsidan utvecklas i snabb takt och den stora elektrifieringspotentialen finns på vägsidan för lastbilar, vilket även pekats ut som en av de viktigaste åtgärderna för att nå regeringens klimatmål. Jord- och skogsnäringen kan dessutom producera och förädla en del av den förnyelsebara råvara som Sverige behöver, vilket kräver effektiva transportmöjligheter till åkern och skogen.

Sammanfattningsvis behöver det finmaskiga statliga och enskilda vägnätet av de skäl som nämnts ovan säkras så att det klarar allt tyngre transporter i ett klimat som utsätter vägnätet för stora påfrestningar.

Övergripande kommentarer på Trafikverkets inriktningsunderlag

LRF tillstyrker följande övergripande slutsatser i Trafikverkets inriktningsunderlag:

- För att bibehålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll, åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. Regeringen bör således öka de ekonomiska ramarna med minst 20 procent. Detta möjliggör återtagande av allt eftersatt vägunderhåll, att så mycket järnvägsunderhåll som är praktiskt möjligt genomföra återtas, att BK4-nätet byggs ut fullt ut och att anslagen till trimning- och miljöåtgärder och länsplaner ökar.
- Satsningar på underhåll är viktiga för flera av de transportpolitiska målen och har hög samhällsekonomisk lönsamhet. Därför är det rätt att prioritera underhåll. LRF instämmer i Trafikverkets beskrivning om vikten av att rusta, modernisera och utveckla det befintliga transportsystemet.

LRF vill i likhet med Trafikverket särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll för ett tillförlitligt och robust transportsystem. Att fokus ska ligga på underhåll framför investeringar är en fråga som LRF har drivit i flera år och det är glädjande att det återspeglas på alla nivåer i Trafikverkets inriktningsunderlag.

Som Trafikverket understryker i sitt förslag till nationell plan har tillståndet på det statliga vägnätet under en längre tid gradvis försämrats. Underhållsbehovet har ökat till



följd av mer komplexa anläggningar, växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter.

Med för låga anslag kommer Trafikverket inte kunna vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard. Tillståndsförsämringen sker snabbare för de lågtrafikerade vägarna än det högtrafikerade vägnätet och risken för mindre störningar och tillfälliga restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet.

Behoven är mycket stora och det kommer vara nödvändigt med hårda prioriteringar. LRF anser att prioriteringarna nedan är några av de mest samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva lösningarna.

LRFs viktigaste prioriteringar

- **Kartlägg och ta höjd för ytterligare medel till det enskilda vägnätet**
Behovet för det enskilda vägnätet behöver kartläggas. Regeringen behöver tilldela Trafikverket minst de föreslagna 20 miljarderna till det enskilda vägnätet men även ta höjd för att det finns medel för bärighetsstärkande och andra åtgärder som kan komma att behövas på det enskilda vägnätet. För att komma fram till hur mycket som behöver avsättas till enskilda vägnätet behöver en myndighet utses som ansvarig för hela det enskilda vägnätet och få i uppdrag att utreda behovet på enskilda vägnätet, förslagsvis Länsstyrelsen med stöd från Skogsstyrelsen, Trafikverket och Lantmäteriet.
- **Prioritera underhåll, återtagande av underhållsskulden och vägar som är viktiga för livsmedelsförsörjningen och beredskap**
Trafikverket behöver få tillräckliga medel för att vidmakthålla dagens infrastruktur och ta igen eftersatt vägunderhåll (den s.k. underhållsskulden) om 35 miljarder. Det finmaskiga vägnätet på landsbygden som är kritiskt för primärproduktionen, skogsnäringen, livsmedelsförsörjningen och beredskap får inte prioriteras ner, om Trafikverket inte får tillräckliga medel till vägunderhåll.
- **Bygg ut BK4-nätet**
BK4-nätet ska byggas ut fullt ut och 27 miljarder behöver därför avsättas till BK4-åtgärder (vilket en 20 % högre ram medger). Detta pekar Trafikverket ut som en av de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna i inriktningsunderlaget, som även leder till effektivare lastbilstransporter och därmed minskade utsläpp.

Fördjupning

Enskilda vägnätet

Det enskilda vägnätet utgör 76 procent av Sveriges vägnät och är centralt för att säkerställa samhällets försörjning av livsmedel, skogsråvara och biobränsle. De skapar även stora värden för Sverige vid bl.a. brandbekämpning, ökning av skogars



koldioxidupptag och tillväxt, lantbruk, skogsbruk, bekämpning av granbarkborrar, rekreation, renskötsel, levande landsbygd och livsmedelsproduktion.

För de enskilda vägar som inte ingår i bidragssystemet finns idag ingen ansvarig myndighet utan fullt ansvar ligger på väghållaren. Fram till 1990-talet hade Skogsstyrelsen uppdrag att ha övergripande kunskap om de enskilda skogsbilvägarna. Ingen myndighet har detta uppdrag idag vilket är olyckligt då stora delar av denna infrastruktur är över 50 år gammal och lider av stora underhållsskulder. Nybyggnad, upprustning och underhåll är resursintensivt och det är viktigt att insatserna görs med målet att uppnå systemeffektivitet och optimerad resursanvändning över tid.

LRF tillstyrker därför Skogsstyrelsens önskemål om att regeringen bör peka ut ny ansvarig myndighet och Skogsindustriernas förslag att Länsstyrelsen är huvudman med stöd från Skogsstyrelsen, Trafikverket och Lantmäteriet.

LRF anser också att det bör gå att få bidrag för punktupprustning för enskilda vägar som inte har årligt bidrag. I dessa fall bör det inte vara krav på att alla kriterier som krävs för att få årligt bidrag ska vara uppfyllda, till exempel vägens längd.

Hösten 2023 möjliggjorde regeringen så att enskilda väghållare kunde ansöka om särskilt driftbidrag för akuta åtgärder till följd av skador som uppstod under stormen Hans. Det särskilda driftbidraget syftar dock till investeringar som att rusta upp bro, större vägtrummor etc. som man planerar i förväg. Det bör därför även införas en förordning som medför möjlighet till bidrag vid akuta väderhändelser, exempelvis urspårade trummor, bortspolade vägar och bränder.

För den funktion som de enskilda vägarna har som omledningsväg i fredstid, vägar som används vid olyckstillfällen eller andra händelser där trafiken leds om eller använder sig av dessa vägar, bör ett standardiserat sätt för hur ersättning ska utgå från Trafikverket till vägsamfälligheter utvecklas. Det ska kopplat till detta också finnas ett standardiserat sätt att besikta vägen efter en sådan händelse samt en ordning för hur vägen ska återställas till skick som innan, antingen genom ersättning eller genom att Trafikverket återställer i egen regi.

Utvecklingen går mot en mer digitaliserad kontroll av de enskilda vägarna med statsbidrag, där färre utredare besiktigar vägen fysiskt och i samband med detta kan lämna råd om väghållningen, investeringar med mera LRF anser att detta inte medför att Trafikverkets ansvar minskar utan snarare behöver förtydligas. LRFs medlemmar har ofta en god kännedom om vad som behöver göras på de vägnät de ansvarar för men det är viktigt att Trafikverket är tillgängliga och tydliga med vad som krävs för att vägen ska godkännas för bidrag, både årligt och särskilt.

Vid upphandling av entreprenad till det allmänna vägnätet är det viktigt att inte endast göra stora totalentreprenader av tjänsterna utan dela upp dem för att mindre företag ska kunna delta, för att göra till exempel snöröjning och då samtidigt även sköta delar av det

enskilda vägnätet. Detta är resurs- och miljöeffektivt. Det skapar samtidigt underlag för att kunna hålla maskiner och resurser ute på landsbygden. Regeringen behöver således öka satsningarna kraftigt i en svag byggkonjunktur för att använda maskiner och personal som annars kan friställas och för att minska risken för konkurser.

Vidmakthållande av statliga vägar

Om inte Trafikverket tilldelas en tillräckligt hög ram i infrastrukturpropositionen, ska vägunderhåll och återtagande av eftersatt vägunderhåll prioriteras framför nyinvesteringar, i linje med Trafikverkets inriktningsunderlag. Baserat på nuvarande kostnadsbedömningar behövs 298 miljarder för att upprätthålla funktionaliteten på vägnätet.

Därutöver finns ett eftersatt underhåll om 35 miljarder för väg. Till skillnad från järnvägssidan där effektiviseringar kan göras, ingår inom vägunderhåll en hög andel personalintensivt arbete som inte låter sig rationaliseras. Med en 20 % högre ram kan hela underhållsskulden betalas av under en tolvårsperiod. Med en 10% högre ram kan 19 miljarder av skulden betalas av under samma period. Med nuvarande ram betalas ingenting av underhållsskulden av.

Klimatförändringar kommer öka underhållsbehoven ytterligare, vilket medför att det kommer behövas extra skötsel av sidområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Därför behöver tillräckliga medel avsättas till miljö och trimningsåtgärder så att Trafikverket kan prioritera klimatanpassning och underhåll av diken, broar och trummor. Vägnätet behöver klara stora nederbörds mängder utan att t.ex. broar i det allmänna vägnätet blir dämmande. Trafikverket behöver också ta ansvar för sitt dagvatten, så att inte omkringliggande verksamheter påverkas negativt och lägga pengar på att dimensionera upp trummor och rörbroar så att de sväljer mer vatten.

Det statliga finmaskiga vägnätet på landsbygden som är kritiskt för primärproduktionen, skogsnäringen, livsmedelsförsörjningen och beredskap är på många håll i landet den del av vägnätet som prioriterats ned i underhållsarbetet, är i sämst skick och mest sårbart. Det får inte prioriteras ner, om Trafikverket inte får tillräckliga medel till vägunderhåll.

BK4

Trafikverket pekar ut utbyggnad av BK4-vägnätet som en av de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna i inriktningsunderlaget, som även leder till effektivare lastbilstransporter och därmed minskade utsläpp. LRF anser att BK4-nätet ska byggas ut fullt ut, vilket kräver en 20 % högre ram. Med en 20 % högre ram kan 27 avsättas till BK4-åtgärder, med en 10 % högre ram 22 miljarder och med nuvarande ram 17 miljarder.

Implementering av BK4-vägnätet har stor betydelse för att minska transporternas miljöpåverkan. Eftersom det nuvarande bärighetsanslaget inte räcker till för att uppnå de positiva effekterna är det avgörande att öka bärighetsanslaget. Införandet av BK4 har fått positiv effekt genom att färre lastbilar nu behövs för att transportera samma mängd



gods som tidigare. Det är bra för transportköpare, men det är också bra för klimatet och trafiksäkerheten. Eftersom samhällsnyttorna är stora i förhållande till kostnaderna bedömer Trafikverket att det är angeläget att fortsätta arbetet med att öppna upp ett större vägnät för tyngre lastbilar och helst öka takten. Bärighetssatsningar på till exempel broar gagnar även Sveriges ansträngningar för ökad beredskap. Här är det också nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna kopplat till underhåll och infrastrukturinvesteringar för godstransporter för att påskynda implementeringen av BK4 i det kommunala vägnätet.

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket fram att längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd, särskilt i kombination med BK4, är ett effektivt sätt att både förbättra tillgängligheten för näringslivets godstransporter och underlätta för intermodala transporter.

För att det ska vara möjligt att genomföra bytet från fossil diesel till biodiesel måste utbudet av biodrivmedel öka kraftigt. LRFs åsikt är att biodrivmedel bör tillverkas i Sverige, med fördel från svenska råvaror. En nationell råvaru- och drivmedelsproduktion ger en bättre spårbarhet och kontroll över hållbarhet och miljöpåverkan. Det gör även Sverige mindre sårbart ur en kris- och beredskapsaspekt eftersom det minskar beroendet av importerade råvaror och drivmedel. Därför bör både produktion och användning av svenska biodrivmedel stimuleras.

Planeringsprocessen

LRF har länge förespråkat att kostsamma namngivna objekt, som höghastighetståg för nya stambanor, ska finansieras utanför nationella planen. Den gällande nationella planen innehåller många stora investeringar, varav 80 % är järnvägsinvesteringar. Det innebär att det inte är möjligt att inom nuvarande ram både upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra investeringar i den nuvarande planen i planerad takt.

Situationen som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget visar tydligt på orimligheten i nuvarande processen kring nationella planen, vilket näringslivet har lyft många gånger tidigare. Många objekt trycks in i slutet av planperioden för att kunna säga att de är med trots att det ofta bara är en liten del som är finansierat. Det gör att till nästa nationella plan uppfattas projektet som låst, eftersom tidigare nationella planer ligger till grund för den kommande planen. Agerandet visar inte på ett tydligt stråktänkande eller ansvarsfull hantering av skattebetalarnas pengar. En etapp påbörjas på en lång sträcka och olika aktörer kan glädja sig åt att projektet har startat men i själva verket det kan dröja många år innan det är färdigställt i sin helhet. Samhällsnyttan realiseras inte förrän hela projektet är genomfört. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen.

Det finns stora osäkerheter förknippade med kostnaden för större infrastrukturinvesteringar och gott om exempel på infrastrukturprojekt som blivit betydligt dyrare än beräknat. Syftet med de regelbundna planrevideringarna och



planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna ompröva och prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. LRF välkomnar Trafikverkets förslag om att kunna ta ut investeringar ur planen, om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än man först trott.

Med vänliga hälsningar
LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Hilda Runsten
Enhetschef

Agnes Smedberg
Näringspolitisk rådgivare