



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se
LI2023/03919

Stockholm 2024-04-10

Remissvar – LI2023/03919 – Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

Riksförbundet M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på *Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*.

Riksförbundet M Sveriges synpunkter

Sammanfattning.

- M Sverige anser att de stora behoven av investeringar i infrastrukturen, den växande underhållsskulden samt den prognosticerade ökningen av vägtrafiken gör att anslagen till Nationell plan måste öka med den presenterade ramökningen på 20 procent.
- Av största vikt för Sveriges framtida transportinfrastruktur är att den över tid ackumulerade underhållsskulden nu betas av. Att inte hämta igen underhållsskulden skulle innebära dålig ekonomisk hushållning eftersom underhållet annars inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller kostnadseffektivt.
- M Sverige instämmer i att de trafiksäkerhetsåtgärder som ryms inom föreslagen inriktning för nationell plan är otillräckliga för syftet att nå trafiksäkerhetsmålen för 2030. Tillförs inga nya åtgärder riskerar antalet döda och allvarligt skadade att ligga kvar på nuvarande nivåer, eller i värsta fall öka, mot bakgrund av det ökande trafikarbetet och den ökande andelen tung trafik.

- Ökat fokus på åtgärder i den fysiska infrastrukturen krävs för att öka trafiksäkerheten. Den förbättrade fordonstekniken och hastighetsanpassningar är otillräckligt gällande att minska de allvarliga olyckorna.
- Den effektivaste åtgärden för att minska dödsolyckorna är utbyggnad av mittseparerade vägar. Därför är det illa att länsplanernas (genom vilka mötesfria vägar i huvudsak skulle finansieras) andel av den nationella planen har minskat och att denna andel i inriktningsunderlaget är fortsatt låg, oavsett ramnivå. Åtgärderna i länsplanerna är lönsamma, har stor effekt på trafiksäkerheten och är viktiga för den regionala utvecklingen.
- Satsningarna i inriktningsunderlaget bidrar dåligt till Funktionsmålet i de transportpolitiska målen. Hastighetsnedsättningar motverkar strävan efter kortare restider och växande arbetsmarknadsregioner. De låga anslagen till satsningar på landsvägar och länsplaner gör att mobilitet och trafiksäkerhet på landsbygd och i mindre tätbefolkade regioner utvecklas för sakta jämfört med i storstadsområdena. Den regionala ojämlikheten gällande individens risk att dö i vägtrafiken är orimligt stor.
- Nya cykelregler som ökar risken för trafikregler bör inte införas. I Sverige delar uppfattningen som Transportstyrelsen år 2022 presenterade i *Analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka*.
- I Sverige saknar verkningfulla åtgärder mot viltolyckor. Viltolyckor är den vanligaste trafikolyckan. Antalet inrapporterade viltolyckor har i flera år legat på mycket höga nivåer och var förra året över 64 000. Viltolyckor kostar samhället cirka 10 miljarder kronor årligen, enligt Trafikverket. Därför behövs riktade satsningar på säkra djurpassager, såväl i plan som broar och portar. Viltstängselnätet behöver förnyas och byggas ut.

Anslagen måste öka, särskilt till underhåll

Den svenska väginfrastrukturen har underfinansierats under åtminstone tre decennier. Detta börjar nu få märkbara konsekvenser. Över 60 procent av det svenska vägnätet är byggt före 1970 och många vägar har överskridit sin tekniska livslängd. Ökade anslag till infrastruktur krävs därför för att vidmakthålla och utveckla vägnätet. Infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP måste öka.

Redan under den nationella infrastrukturplanens nuvarande planperiod 2022–2033 räknar Trafikverket med att funktionaliteten försämras på tre av sex vägtyper, vars vägar utgör 71,3 procent av det statliga vägnätet. Denna dystra utveckling måste brytas, så att inte vägsäkerheten försämras. Den stora underhållsskulden på åtminstone 25 miljarder kronor innebär inte bara att nödvändigt underhåll inte kunnat ske i rätt tid, utan är också kostnadsdrivande eftersom akuta lagningsåtgärder är ett ineffektivt sätt att upprätthålla en vägs funktion. Det är nödvändigt att höja finansieringsramen i den nationella planen åtminstone till en sådan nivå att den stora underhållsskulden för vägnätet kan nollställas.

Flera andra faktorer pekar också mot att staten behöver öka sina investeringar i infrastruktur och trafiksäkerhet: befolkningsökning, stigande förväntningar på mobilitet, ekonomisk tillväxt, specialisering på arbetsmarknaden, ökad andel tung trafik, NATO-inträde och sammanlänknings av EU:s transportnät.

Trafiksäkerhetsmålet

I Sverige instämmer i att planerade infrastrukturåtgärder inte räcker till för att nå trafiksäkerhetsmålet för 2030. Svenskt trafiksäkerhetsarbete har i decennier varit ett föredöme. Sedan 1970 har antalet dödade i svensk vägtrafik minskat med cirka 80 procent, trots att trafiken samtidigt har ökat kraftigt. Trots den stora minskningen av antalet allvarligt skadade och dödade under sent 1900-tal har en god utveckling även skett under 2000-talet. Exempelvis halverades antalet

dödade på svenska vägar mellan 2008 och 2019. På senare år har dock trafiksäkerhetsarbetet tappat fart. Åtgärderna är inte längre tillräckliga för att möta det ökande trafikarbetet, vilket resulterat i att antalet trafikolyckor legat kvar på samma nivåer, och till och med ökat något, de senaste fem åren. Utan omtag i trafiksäkerhetsarbetet kommer vi inte längre att närma oss målet för Nollvisionen.

Trafiksäkerhet är beroende av en rad faktorer som fordonens kvalitet och skick, förarnas beteende, polisiära kontroller, viltvård och vägarnas beskaffenhet. I inriktningsunderlaget sätter Trafikverket tilltron till säkrare bilar, sänkta hastigheter och fler kameror i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Detta är otillräckligt. På senare år har bättre fordonsteknik givit stora positiva bidrag till en säkrare vägtrafik. Bättre hastighetsefterlevnad räddar liv. Så kommer det med största sannolikhet att fortsätta, men att bara sätta tilltron till bättre nya bilar och hastighetsanpassningar kommer inte att räcka. Tillförs inga nya åtgärder i infrastrukturen riskerar antalet döda och allvarligt skadade att ligga kvar på nuvarande nivåer till följd av det ökande trafikarbetet och den ökande andelen tung trafik.

Vi saknar i inriktningsunderlaget ett tydligt fokus på att förbättra trafiksäkerheten utifrån det som trots allt är Trafikverkets kärnuppdrag: att förvalta och utveckla den fysiska infrastrukturen. Ansvaret för att förbättra säkerheten måste fördelas mellan bilister, biltillverkare, kontrollmyndigheter och Trafikverket som ansvarigt för väginfrastrukturen. Begreppet vägsäkerhet nämns inte i inriktningsunderlaget, trots att denna del av trafiksäkerheten torde ligga myndigheten närmast.

Infrastrukturen måste utvecklas så att fler dödsfall och skador ska kunna undvikas. Vi instämmer med Trafikverket om att det viktigaste vore att öka mittsepareringen av större vägar. I dagsläget avsätts för litet pengar till mittseparering. Bara 5–8 mil byggs årligen, när trafiksäkerhetsmålet skulle kräva 15–20 mil. Inget i inriktningsunderlaget tyder dock på att mittsepareringen skulle komma upp i erforderlig nivå under planperioden.

Det är genom länsplanerna som ombyggnad till mötesfria vägar i huvudsak skulle finansieras. Trots det lämnas anslagen till länsplanerna på en fortsatt mycket låg nivå i Trafikverkets inriktningsunderlag. Länsplanernas åtgärder beräknas enligt Trafikverket själva, i inriktningsunderlaget, ha god lönsamhet. Satsningar på länsplaner är, menar M Sverige, kloka investeringar, eftersom åtgärder kan riktas med god precision utifrån lokal och regional platskännetid i respektive region. Anslagen till länsplanerna bör öka, så att den regionala ojämlikheten i risk för dödsolyckor, som presenterats i Riksförbundet M Sveriges rapport Tema Vägsäkerhet, kan minska:

https://msverige.se/media/3m1fzhne/riksforbundet_m_sverige_rapport_tema_vagsakerhet.pdf

Den regionala ojämlikheten måste minska

Det råder stor ojämlikhet i risken att dö i vägtrafikolycka. Storstadslänen och andra län i Svea- och Götaland har låga dödstal, medan skogslänen utmärker sig med flerfaldigt högre dödstal. Individens risk att omkomma är låg i, runt och mellan storstäder, medan den är högre på landsbygden och regionala vägar. Medan det genomsnittliga dödstalet för hela riket har minskat över tid, har ojämlikheten mellan länen i Sverige ökat kraftigt. Den ojämlika risken för dödsolyckor beror till stor del på skillnader i vägkvalitet samt regional brist på mötesfria vägar och viltstängsel. Vägunderhållet i mer glesbefolkade landsdelar har också nedprioriterats när infrastrukturen underfinansierats.

Det är på det regionala vägnätet flest dödas och skadas allvarligt. Individens risk (det vill säga registrerad frekvens) för dödsolyckor är betydligt högre på smala vägar med lägre hastighet, än på breda mötesfria vägar med högre hastighet. Betydligt fler omkommer på 70 km/tim-vägar än på vägar med 100+ km/tim.

Den nationella planen bör få ett tydligare regionalpolitiskt fokus, inte minst i syfte att sänka den relativt högre risken för dödsolyckor i landsbygd och i glesare befolkade län, samt för att undvika förlängda restider och sämre tillgänglighet. Detta kräver också att länsplanernas andel av den nationella planens finansiering ökar, att Trafikverket identifierar fler prioriterade investeringar i landsbygd samt att staten tar ett större ansvar för att stödja de enskilda vägarnas väghållare.

Då skulle man också kunna bibehålla eller höja hastigheterna i stället för de hastighetssänkningar som nu återupptagits i hög takt. De systematiska hastighetssänkningarna leder till försämrad mobilitet och har negativa effekter på andra samhällsmål som ekonomisk tillväxt, regionförstoring och en levande landsbygd. I Norge, som har färre omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare än Sverige, är man tydliga med att kortare restider och regional utveckling är prioriterade mål på samma sätt som trafiksäkerheten. Det går att samtidigt höja säkerhet och framkomlighet, utan att skapa motsättning dem emellan.

Ogenomtänkta förslag på nya cykelregler

M Sverige noterar med viss förvåning att Trafikverket går fram med förslag på nya cykelregler som att tillåta cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött ljus. Detta trots att Transportstyrelsen så sent som år 2022 gjort två omfattande granskningar av dessa och andra förslag i rapporter under samlingsnamnet *Analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka*. För att möjliggöra för fler att cykla bör det byggas fler säkra cykelvägar och fordonslagen bör i högre grad separeras från varandra. Att öka risken för cykelskador genom att sätta cyklister och bilister på kollisionkurs mot varandra vore svårförenligt med nollvisionen.

Grön infrastruktur, vilt och miljö

M Sverige invänder mot Trafikverkets viljeriktning att ytterligare nedprioritera det redan otillräckliga viltolycksförebyggande arbetet. Trafikverket indikerar exempelvis att viltåtgärder skulle kunna utgå för att minska kostnaderna vid byggnation av mötesfria vägar. I inriktningsunderlaget går heller inte att uttyda någon ambition om att komma till bukt med den stora viltolycksproblematiken.

Antalet viltolyckor har ökat kraftigt över tid och på senare år nått rekordnivåer med över 60 000 rapporterade olyckor på vägarna, eller i snitt en var åttonde minut. Förra året rapporterades fler än 64 000 viltolyckor. Till det kommer enligt Trafikverket ett mörkertal på hela 35 procent. Antalet viltolyckor har vuxit stadigt under lång tid och bara under det senaste decenniet har antalet inrapporterade viltolyckor ökat med ungefär 40 procent trots höga trafiksäkerhets- och viltvårdsambitioner samt fem decenniers aktivt arbete för att minska olyckorna.

Viltolyckor är den vanligaste trafikolyckan. År 2023 omkom nio trafikanter i en viltolycka och viltolyckor är i högre grad än andra olyckor invalidiserande. Viltolyckor kostar samhället cirka 10 miljarder kronor årligen, enligt Trafikverket. Därför behövs riktade satsningar på säkra djurpassager, såväl i plan som broar och portar. Viltstängselnätet behöver förnyas och byggas ut.

Trots att svenska forskare är världsledande gällande viltolycksförebyggande arbete är detta både underfinansierat och underprioriterat av svenska staten. M Sverige saknar även i inriktningsunderlaget ambitioner att vidta verkningsfulla åtgärder mot viltolyckor. Det behövs en grön infrastruktur som möjliggör god mobilitet och trafiksäkerhet, men samtidigt minskar den negativa påverkan på faunan i form av exempelvis barriäreffekter och djurkollisioner. M Sverige

önskar se en riktad satsning på fler säkra djurpassager (i plan eller planskilt) och moderna viltstängsel.

M Sverige ser positivt på Trafikverkets förslag i syfte att förbättra vägnätet som natur- och kulturmiljö. Det behövs ett intensifierat arbete för att stärka de artrika miljöerna, bekämpa de invasiva arterna och att landskapsanpassa vägnätet liksom att minska påverkan på mänskliga livsmiljöer, exempelvis buller och visuell nedskräpning.

Övriga medskick

– Det behövs en uttalad satsning på att bygga bort dödsfallor och farliga vägavsnitt. I samband med ordinarie underhållsbeläggning vore det långsiktigt kostnadseffektivt att också åtgärda feldoserade kurvor och bristande vattenavrinning, säkerställa räckens höjd och funktion samt vidta viltolycksförebyggande åtgärder när man redan är på plats med personal och maskiner. Trafikverket generella önskan i inriktningsunderlaget om att hålla nere kraven och standarderna vid ordinarie verksamhet bör alltså utredas noggrant för att säkerställa ett gott förfarande med hänsyn till både långsiktig ekonomi och nollvisionen. M Sverige efterlyser satsningar på att plocka bort farliga föremål i vägarnas sidoområden, att åtgärda farliga kurvor, att byta ut för korta räcken och att sätta upp bommar, ljus- eller ljudsignaler vid de obevakade järnvägsövergångarna.

– Det decentraliserade systemet med vägföreningar för enskilda vägar är i grunden positivt och välfungerande, men staten behöver inta ett tydligare huvudmannaskap, inte minst gällande reglering, för att säkra fortsatt god förvaltning av det enskilda vägnätet. Anslagen till vägföreningar kan behöva höjas och fördelas till fler, eftersom trafiken blir allt tyngre. Timmerbilar och andra för näringslivet viktiga transporter går ofta på enskilda vägar.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle