



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

2024-04-12

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

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 och stöttas av ett 40-tal medlemsorganisationer som vill att hela Sverige ska leva.

I vårt remissvar fokuserar vi på de delar av inriktningsunderlaget som berör villkoren för att leva, bo och verka i hela landet.

TILLGÄNGLIGHET BEHÖVER VÄGA TYNGRE I BEDÖMNINGARNA

Ett grundläggande problem med transportinfrastrukturen är att det står redan i det transportpolitiska målet att samhällsekonomisk lönsamhet ska väga tungt i besluten. Vi anser att det borde vara de politiska målen om vilket samhälle vi vill ha som står överst, och att man sedan försöker nå målen på ett så samhällsekonomiskt lönsamt sätt som möjligt. Vi anser att det är otydligt både i direktivet och i inriktningsunderlaget vilka mål som väger tyngst, och vilka målkonflikter och målsynergier som finns. Vi ser att investeringar för att hela Sverige ska fungera borde kunna bidra till att både uppfylla klimatmål och mål om beredskap, men att det är svårt att bedöma det utifrån inriktningsunderlaget.

Om vi vill se en transportinfrastruktur som fungerar i hela landet kommer många åtgärder nämligen inte vara samhällsekonomiskt lönsamma, enligt de kalkyler som används. 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.

En illustration av hur de samhällsekonomiska kalkylerna drabbar landsbygder: *”Trafikflödena är oftast små vilket sällan motiverar större investeringar. Resandeunderlaget är också sällan tillräckligt stort för att exempelvis motivera konkurrenskraftig kollektivtrafik, och bilen har därmed en central roll”.* (s. 231) Samtidigt slår man fast att: *”Generellt kan sägas att inkomster och produktivitet tenderar att öka i områden som får förbättrad tillgänglighet. En viss uppgång i rörligheten på arbetsmarknaden kan också bli ett resultat av förbättrad tillgänglighet. Detsamma gäller infrastrukturens effekter på bostadsbyggande som också påverkas av plats-specifika förutsättningar på bostadsmarknaden i de områden där tillgängligheten förändras genom åtgärder i transportinfrastrukturen.”* (s. 231) Att vissa platser inte ses som samhällsekonomiskt lönsamma idag, gör också att de inte kvalificerar för investeringar som i sin tur skulle kunna göra platsen bättre.

LANDSBYGDSPERSPEKTIVET ÄR BRISTFÄLLIGT

Vi förslår att det fortsatta arbetet med infrastrukturplaneringen landsbygdssäkras.

I direktivet från regeringen står att inriktningsunderlaget ska visa hur transportpolitiken kan säkerställa att hela Sverige fungerar, och att den ska bidra till bland annat landsbygdsutveckling och regional utveckling. Vi anser att Trafikverket inte uppfyller direktivet, eftersom man inte visar på vilket sätt man tar hänsyn till att det finns många olika sorters landsbygder, och att landsbygder inte kan ses som en enhetlig kategori. Det betyder att det finns många olika situationer att ta hänsyn till på olika platser.

Vi saknar en förklaring av hur Trafikverket definierar landsbygd, och vi saknar också källhänvisningar på flera platser i inriktningsunderlaget, där man skriver hur till exempel hur resandet i landsbygd respektive tätort ser ut. I underlagsrapporten om persontransporter används begreppet landsbygdskommuner, vilket signalerar att det som åsyftas är antingen SKR:s definition eller Tillväxtanalys indelning. Begreppet tätort används som motsats till landsbygd, vilket antyder att det är SCB:s definition som används, där tätort är en ort med minst 200 personer och övrigt är landsbygd. Denna otydlighet i definitioner gör att det blir svårt att bedöma Trafikverkets bedömningar i inriktningsunderlaget.

Om ett tydligare platsperspektiv fanns i inriktningsunderlaget skulle bli lättare för Trafikverket att bedöma möjliga fördelningseffekter av de åtgärder som kommer att väljas. För att åtgärderna som väljs ska bidra till att hela landet fungerar behöver inriktningsunderlaget bidra med mer kunskap om hur tillgängligheten ser ut i landet.

BEFOLKNINGSPROGNOSER MISSAR VERKLIGHETEN

I inriktningsunderlaget står det om ”en fortsatt urbanisering” (till exempel s. 29), utan att det är specificerat vad som menas eller vad det innebär för olika platser. På flera ställen står det dessutom att urbaniseringen beror på efterfrågan på högre tillgänglighet, vilket tyder på att man tänker att den ökade andelen stadsbor beror på att människor flyttar från landsbygder till städer.

Prognosen för personresande i inriktningsunderlaget baseras på ett flera år gammalt underlag från SCB, som visar att befolkningen kommer att minska på platser där den i själva verket redan ökar. I SCB:s prognos antas befolkningsökningen vara koncentrerad till storstadsregionerna. Vi anser att inriktningsunderlaget behöver baseras på uppdaterade prognoser av till exempel industrisatsningar, förändrade mönster kring distansarbete och annat som påverkar - inte bara framskrivningar av tidigare befolkningsutveckling.

Många landsbygder trafikeras dessutom betydligt högre än vad deras invånarantal ger sken av, tack vare turism och genomfartstransporter. Vi ser ett behov bättre statistik och underlag kring hur detta resande ser ut.

HÖGSTA RAMNIVÅN OCH MER MEDEL TILL LÄNSPLANERNA

Vi anser att det är lämpligt med fokus på att rusta upp den infrastruktur vi har, om de ekonomiska ramarna inte räcker till mer. Samtidigt krävs investeringar, vilket gör att vi förordar den högsta föreslagna ramnivån på minst 20 procents ökning. En viktig begränsande faktor är den kompetensbrist som finns i hela infrastruktursektorn, vilket nämns i inriktningsunderlaget (s.19). Med tanke på att hela samhället troligtvis kommer att lida brist på arbetskraft de kommande decennierna vore det klokt att överväga att inte låta ekonomin vara den begränsande faktorn i underhåll och investeringar, utan snarare använda all tillgänglig arbetskraft på ett så effektivt sätt som möjligt.

Vi anser att mer medel behöver allokeras till länsplanerna generellt och att fördelningen mellan länen behöver baseras på totala behov snarare än befolkningsmängd. Trafiksäkerheten behöver förbättras, utan att tillgängligheten till arbetsmarknad, service och besöksmål försämras genom till exempel längre restider. Länsplanemedlen brukar fördelas mellan länen i relation till hur många som bor i ett län. Vi anser att de bör fördelas baserat på behov, då borde till exempel kilometer väg och järnväg vara ett mer relevant mått än hur många som bor i länet.

Medfinansiering lyfts som ett sätt att finansiera. Det är lättare för företag, kommuner och regioner med stark ekonomi att medfinansiera, medan de med sämre ekonomi inte kan medfinansiera trots att behoven är lika stora. Vi anser att det är bättre att öka den nationella ramen som helhet.

PRISSÄTTNING AV TRANSPORTER SKA KOPPLAS TILL TILLGÄNGLIGHET

Vi instämmer i att bränsleskatter är problematiska, eftersom de drabbar låginkomsttagare som bor på platser där det inte finns några alternativ till bilen mycket hårdare än andra. Samtidigt riskerar skatterna att få låg effekt på utsläppen, eftersom bilresorna på dessa platser ändå måste göras. Tanken med att göra resande med fossildrivna bilar dyrare är rimligtvis att resandet ska förändras, men så länge det inte finns realistiska alternativa sätt att resa så blir effekten framför allt dyrare resande för landsbygdsbor.

Om skattesystemet ska användas för att styra människors resvanor behöver det på något sätt hänga ihop med tillgängligheten till service, arbetsmarknad, skolor och kollektivtrafik. Det borde vara dyrare att köra bil på platser där det finns alternativ, till exempel i storstäder, men inte dyrare om det inte finns några alternativ. Det skulle vara mer rättvist, och öka det offentliga incitament att förbättra tillgängligheten till service i landsbygder. Tillväxtverket har redan idag data över tillgänglighet som skulle kunna användas för en sådan skatt. För att minska administrationen i ett sådant system kan man överväga att beskatta själva fordonen i stället för bränslet.

MÅNGA TRAFIKSLAG BEHÖVS FÖR FUNGERANDE LANDSBYGDER

En stor del av boende i landsbygder har bilen som enda alternativ för att påbörja och avsluta sina resor, de gäller även för turister till besöksmål på landsbygden. Många bilresor ansluter till tåg, flyg och sjöfart, och dessa transportsätt är lika viktiga för boende i landsbygder som för boende i städer. Vi ser därför ett stort behov av fungerande transporter av samtliga transportslag i hela landet.

Vi instämmer i att det är viktigt att satsa på underhåll av lågtrafikerade statliga vägar och bidrag till enskilda vägar, även när satsningarna är så små att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Det är viktigt för att öka tillgängligheten. Vi instämmer inte i Trafikverkets inriktning att reducera antalet belysta sträckor, utan anser att belysningen behöver rustas upp. Vi instämmer i förslaget att rusta även det lågtrafikerade vägnätet för tyngre fordon. Det är viktigt för landsbygdernas näringsliv och utveckling. Vägarna på landsbygderna måste också vara tillgängliga för fotgängare och cyklister, eftersom det oftast inte finns särskilda gång- och cykelvägar. Till exempel behövs ordentliga vägrenar och belysning, vilket ofta saknas på de lågtrafikerade vägarna.

Trafikverket uppmärksammar att mycket av det utvecklingsarbete som sker gällande mobilitet i landsbygder idag görs i projektform. Vi instämmer i att det behövs ett mer strukturerat sätt för att få erfarenheterna i dessa projekt att få effekt i större skala, det vill säga på längre sikt och i fler landsbygder och mindre tätorter än där projekten genomförs.

Vi instämmer i att det är viktigt med god tillgänglighet till kollektivtrafik. I ren landsbygd (dvs utanför tätort, SCB:s definition) kommer det troligtvis att vara svårt att få en fungerande kollektivtrafik, där kommer bil fortsätta att vara det huvudsakliga färdmedlet. Men kollektivtrafik eller samåkningslösningar i kommunernas mindre tätorter skulle kunna utvecklas betydligt mer. Om turtätheten är så pass hög att ett hushåll i en mindre tätort kan klara vardagens resor med bara en bil, skulle resandet ha potential att öka. Men så länge turtätheten är så pass låg som den är i många mindre tätorter behöver ändå hushållen ha flera bilar. Om man redan betalar för att ha bilen, blir det inte billigare att ta kollektivtrafik. För att hushållens ekonomi ska gå ihop måste turtätheten och kostnaden för kollektivtrafik vara på en sådan nivå att det är möjligt att klara sig med en bil. En bättre tillgänglighet till kollektivtrafik är också bra för besöksnäringen, något som är viktigt för många landsbygder. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas ser vi att det är nödvändigt att gå in med statliga medel.

BESLUT

Riksorganisationen Hela Sverige ska levast remissvar är beslutat av Irene Oskarsson, ordförande och Erik A. Eriksson, ordförande. Josefin Heed har varit föredragande, med inspel från Terese Bengard, Klas Fritzon, Weronica Stålered, Jenny Breslin och Emilia Rapp.

Vireda	Klässbol
Irene Oskarsson	Erik A. Eriksson
Ordförande	Ordförande

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva

Tel växel: 010-489 13 50

info@helasverige.se

www.helasverige.se #helasverigeskaleva

www.landsbygdsriksdagen.se