

2021-01-27
LOS/ GS

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
samt kopia: i.nationellplan@regeringskansliet.se.

Remissyttrande, I2020/02739

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har getts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående inriktningsunderlag från Trafikverket. MHF är en aktiv trafiksäkerhetsorganisation och trafik konsumentorganisation. Här följer våra kommentarer och synpunkter på betänkandet.

Ökad transportefterfrågan

Trafikverket redovisar i underlaget prognoser som innebär en ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent. Lika mycket beräknas transporterna av varor i Sverige öka. Detta visar på ett behov av ordentliga infrastruktursatsningar för att samhället ska fungera och att tillgänglighetsmålen ska uppnås i hela landet. Samtidigt finns det miljö- och klimatmål som ska uppnås. Så långt är de flesta överens. MHF är dock mycket oroliga för att de åtgärder som kommer att genomföras inte i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till regionala förhållanden samt behov av fungerande person- och varutransporter. Vi instämmer i Trafikverkets analys, att det redan idag finns betydande skillnader mellan stad och landsbygd och att de höjda bränsleskatterna har lett till att landsbygdsbor betalar ungefär dubbelt så mycket som storstadsbor. Samtidigt saknar en stor del av den svenska landsbygden en tillräckligt omfattande kollektivtrafik. Dessa skillnader bör utjämnas och inte förstärkas i infrastrukturplanen.

Styrmedel för bättre miljö och klimat

Beskattning av drivmedel för motorfordon har under ganska lång tid setts som en universallösning för att uppnå miljö- och klimatmålen. Tanken är att det ska leda till minskade utsläpp genom minskad mobilitet och/eller överflyttning till andra transportmedel. Dessutom kan vi inte bortse ifrån statens fiskala intressen, d.v.s. behovet av skattemedel som inte minskar utan helst ökar över tid. Resultaten av denna ganska ensidiga strategi har inte gett de avsedda effekterna. Ständiga förändringar av styrmedel som skatter och subventioner, miljöbilsdefinitioner och incitament för trafikmiljöarbetet har dessutom gjort det svårt både för företag och enskilda att planera för sina transport- och mobilitetsbehov.

Bilismen tillför varje år ett ansevärt belopp till statskassan. Skatterna på drivmedel och fordon inbringar cirka 65 miljarder kronor till staten (2019). Beskattningen är dessutom orättvist fördelad mellan tätort och landsbygd, vilket innebär att landsbygdsbilisterna subventionerar tätortstrafiken. Myndigheten Trafikanalys visar i rapporten *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader* (2019) att bensinbilen på landsbygden betalar 2,20 kronor per mil mer än dess kostnader. Då är även de externa kostnaderna för

bilresorna inräknade, till exempel utsläpp av koldioxid och luftföroreningar, slitage av infrastruktur och buller. Tåtortens bensinbil betalar däremot 1,30 kronor per mil för lite. På samma sätt betalar landsbygdens dieselbil för mycket i skatt medan tåtortens dieselbil betalar alldeles för lite. Detta förhållande är inte acceptabelt och bör av rättviseskäl omedelbart åtgärdas.

MHF är positiva till en väl utbyggd kollektivtrafik där det är möjligt. Men, som Trafikverket också påpekar, är vägtrafiken är så mycket större än de andra trafikslagen och överflyttningseffekterna till andra transportslag oftast små. Klimat- och miljöinsatserna i trafiken måste därför till stor del handla om en hållbar och tillgänglig vägtrafik.

Underhållsbehov på väg och järnväg

Efter många års eftersatt underhåll av såväl järnvägar som vägar har de svenska infrastruktursystemen hamnat i en allvarlig kris som nu måste hanteras i statliga och kommunala infrastrukturplaner. Även om vissa satsningar har gjorts genom ökade anslag, bl.a. på Södra stambanan och Västra stambanan, krävs nu ett uthålligt arbete och generellt mera pengar för underhåll under ganska många år för att komma i kapp med järnvägsunderhållet.

Det svenska vägnätet håller också på att förfalla, nu i en allt snabbare takt. Trafikverkets analys i inriktningsunderlaget är tydligt och väl underbyggt av fakta: "På vägsidan går nedbrytningen allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras successivt. Sammantaget leder detta till en successiv standardsänkning av både väg- och järnvägsnäten. Det kan medföra längre res- och transporttider och förseningar."

Det bristande vägunderhållet är inte enbart en tillgänglighetsfråga utan också i hög grad en trafiksäkerhetsfråga. Att sänka hastigheter för att kompensera för försämrade vägkvalitet är inte en långsiktigt fungerande strategi. Dåliga vägar ökar olycksrisker och skadeeffekter.

MHF anser att den nuvarande trenden med ständigt otillräckligt underhåll av infrastrukturen måste brytas. En systematisk och långsiktig återuppbyggnad av befintliga vägar och järnvägar behöver sättas igång. Vissa nyinvesteringar kan behöva senareläggas för att möjliggöra denna återuppbyggnad. Vi instämmer i Trafikverkets ståndpunkt att vidmakthållande av befintlig infrastruktur ska prioriteras i infrastrukturplaneringen.

Vinterväghållning och enskilda vägar

Som Trafikverket nämner i underlaget utgörs cirka 50 procent av basunderhållet på väg av vinterväghållning. Detta gäller både det statliga vägnätet och övriga väghållare. Vi vill i sammanhanget peka på de cirka 400 000 kilometer enskild väg i Sverige som med begränsade ekonomiska resurser ska hålla vägarna framkomliga året om. Då de löpande kostnaderna för de enskilda väghållarna förväntas öka under de år som kommer, inte minst gällande snöröjning, anser MHF att det är nödvändigt att öka anslaget till enskilda vägar. Underhållet av de enskilda vägarna, som nu bryts ner allt snabbare, är oerhört viktigt både för enskilda medborgare, industri och jordbruk samt för nya gröna näringar.

Ekonomiska planeringsramar och prioriteringar

Regeringens uppdrag till Trafikverket gällande inriktningsunderlaget är enligt vår mening motsägelsefullt formulerat och begränsar möjligheterna att föreslå de åtgärder som faktiskt behöver genomföras för att rädda den svenska infrastrukturen. De angivna ekonomiska ramarna är helt otillräckliga för att nå angivna mål, vilket också framgår av Trafikverkets underlag.

De från regeringen föreslagna nyinvesteringarna kommer med stor sannolikhet att till och med blir dyrare än Trafikverkets beräkningar. Januariöverenskommelsens beslut om investeringar i nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm, Göteborg och Malmö måste omprövas och skjutas på framtiden. Det finns i dagsläget mycket angelägnare behov än att korta restiden på några redan idag snabba järnvägssträckor. De höga och underskattade kostnaderna för investeringen i nya stambanor för höghastighetståg riskerar att leda till att underhållet av befintlig infrastruktur för lång tid framåt blir ännu mera eftersatt än idag.

Här vill vi påminna om riksrevisionens rapport *Att tänka efter före - statens planering av höghastighetsjärnvägar* (2019) som konkluderar sin samlade bedömning med att "det finns en betydande risk för att höghastighetsprojektet, om det genomförs i sin helhet, kommer att bli ännu dyrare än vad kostnadsberäkningarna visar idag". MHF är oroliga för att regeringens föreslagna investering i nya höghastighetsjärnvägar kommer att ske på bekostnad av det akuta underhållsbehovet på det övriga järnvägsnätet och de svenska vägarna. **Vi stöder därför "Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor" i Trafikverkets underlag.**

Med vänlig hälsning

MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND (MHF)

Lars Olov Sjöström
trafiksäkerhetschef

Göran Sydhage
vd MHF

MHF, Byängsgränd 8, 120 40 Årsta
Tel. 08-555 765 55 (vxl.)

SIGNATURES**ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 3 pages before this page
Dokumentet inneholder 3 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 3 sivua ennen tätä sivua
Dette dokument indeholder 3 sider før denne side

Detta dokument innehåller 3 sidor före denna sida

SJÖSTRÖM LARS-OLOV

b3ec0e21-4888-4024-80ff-9d62e8358591 - 2021-01-27 15:36:55 UTC +02:00
BankID - 676b16c3-08f7-4c15-98be-5bf725c46d96 - SE

SYDHAGE GÖRAN

f588995b-4d3d-4f9b-916b-fd85087132fc - 2021-01-27 15:59:16 UTC +02:00
BankID - e345e5dd-16e5-42a4-b442-cb3eccf230e0 - SE

authority to sign
representative
custodial

asemavaltuus
nimenkirjoitusoikeus
huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt
firmateckningsrätt
förvaltare

autoritet til å signere
representant
foresatte/verge

myndighed til at underskrive
repræsentant
frihedsberøvende