



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE  
FRIDHEMSGATAN 30  
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-01-29

## Remissvar – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

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 bilnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

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.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

### Sammanfattning

- M Sverige tillstyrker Trafikverkets förslag om en 20 procentig höjning av anslagen och en 12-årig tidsperiod.
- M Sverige kräver att anslagen till våra vägar höjs kraftigt och att en betydligt större andel av de medel som staten tar in genom att beskatta bilister används till att förbättra kvaliteten och säkerheten på våra vägar i hela landet. Vi måste vårda de vägar som vi redan har och vi måste göra nya investeringar för att höja trafiksäkerheten.
- M Sverige välkomnar utvecklingen med allt fler elbilar. Samtidigt är fordon som drivs med andra drivmedel som också saknar koldioxidutsläpp, till exempel gasbilar, viktiga för att nå klimatmålen.
- M Sverige står bakom riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och bakom Parisavtalet. För att nå dit krävs en långsiktig och övergripande plan för alla vägtrafikslag. Omställningen kan dock inte bygga på kraftigt ökat skatteuttag från bilister. Utvecklingen måste ske utan att mobiliteten försämras.

### Generella överväganden

Av alla resor som görs i Sverige sker 9 av 10 på väg och nästan 8 av 10 i bil. Bilen är, och kommer under överskådlig framtid att vara, den möjlighet som många människor har för att få vardagen att fungera.

M Sveriges uppdrag som företrädare för Sveriges bilister blir allt viktigare. Att ha och använda bil upplevs av våra medlemmar som allt dyrare och allt krångligare. Det finns en uppfattning om att olika myndigheter och politiska företrädare strävar efter att minska privatbilismen som en del i arbetet för att nå klimatmålen. M Sverige arbetar för att omställningen till ett mer hållbart samhälle sker samtidigt som mobiliteten fortsätter att fungera. Detta är särskilt viktigt i de delar av landet som saknar väl fungerande kollektivtrafik som ett alternativ till bilen.

M Sverige gör regelbundet opinionsundersökningar om bilanvändandet i samhället och inställningen till bilismen. I den senaste undersökningen, i november 2020, lät M Sverige Demoskop ställa en rad frågor till ett befolkningsrepresentativt urval. Resultaten visar att 80 procent anger att de kör bil privat dagligen eller flera gånger i veckan. Siffran är ännu större på landsbygden, där närmare 90 procent kör bil dagligen eller flera gånger i veckan. Ungefär två tredjedelar av befolkningen anser att bilen är viktig eller mycket viktig för aktiviteter på helger och ledigheter. Bland barnfamiljer på landsbygden anser ungefär hälften att bilen är viktig eller mycket viktig för att barnen ska kunna ta sig till och från skolan.

M Sverige arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Ett säkert trafiksystem räknar med att människor begår misstag, brister i omdömet och inte alltid är tillräckligt säkra i hanteringen av fordonet. Ett säkert trafiksystem utformas utifrån dessa förutsättningar för att minska konsekvenserna av allvarliga olyckor. Ett exempel är införandet av mittseparering på delar av det svenska vägnätet. Det har inneburit att antalet mötesolyckor med svåra konsekvenser har minskat avsevärt. Men mer måste göras, och det måste göras nu.

I den tidigare infrastrukturplanen satsades alltför lite på vägnätet. Om inte anslagen höjs riskerar vi sämre vägar, i synnerhet på det lågtrafikerade vägnätet. Trafiksäkerheten hotas och underhållsskulden växer sig allt större. Därför behöver anslagen till underhåll och ombyggnad ökas.

Om man jämför vad staten tar in i skatter och avgifter från vägtrafiken med hur mycket som går tillbaka i form av investeringar och underhåll, kan man konstatera att staten får in ett överskott från Sveriges bilister på mellan 50 och 60 miljarder varje år. M Sverige anser att statens intäkter från fordonsrelaterade skatter främst ska användas för att förbättra trafiksäkerhet samt främja hållbar mobilitet och infrastruktur.

Varje år gör M Sverige en undersökning av landets vägar där vägarnas kvalitet mäts och registreras. Undersökningen gäller det större vägnätet där en hög standard kan, och ska kunna, förväntas. Varje år visar samma resultat. Kvaliteten brister på alldeles för många ställen, i alla delar av landet. M Sveriges undersökningar visar även att det är sämre vägstandard på riksvägar norr om Dalälven vilket inte är acceptabelt om vi ska ha en tillgänglig mobilitet i hela landet.

I 2019 års vägkvalitetsundersökning mättes totalt 3 975 mil europaväg, där 0,7 procent av undersökt sträcka var underkänd. På riksvägnätet mättes 2 786 mil och 0,5 procent var underkänd. Av 1 613 mil kontrollerad primär länsväg var 1,1 procent underkänd. Betyget underkänt innebär att vägen håller så låg kvalitet att det blir obehagligt att trafikera vägsträckan och kostsamt att reparera den. Det innebär också ett tydligt trafiksäkerhetsproblem på dessa sträckor.

### **Ett fossilfritt transportsystem**

Trafikverket menar att klimatmålen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. M Sverige håller med om de första två punkterna. Det är dock inte önskvärt med en utveckling där staten försöker prisa ut bilanvändande genom att kraftigt höja drivmedelspriserna. En väl fungerande transportsektor är en förutsättning för att omställningen till ett mer hållbart samhälle ska fungera.

Till år 2040 antas bränslepriserna nästan ha fördubblats jämfört med i dag, vilket beräknas minska den bränsle drivna trafiken med omkring 20 procent jämfört med oförändrade bränslepriser. I basprognosen

antas bränslepriset öka med 85 procent (realt) 2017–2040 till cirka 27 kr/liter (dagens prisnivå), till följd av högre bränsleskatt och ökad inblandning av biodrivmedel.

Som Trafikverket konstaterar finns det även skäl att vara tveksam till om utbudet av biodrivmedel i närtid kommer att kunna möta efterfrågan. Om detta scenario skulle slå in räknar Trafikverket med att det krävs mer än en fördubbling av bränslepriset för att nå klimatmålen. Det skulle innebära ett pris på drygt 50 kr/litern i dagens prisnivå. Detta är naturligtvis helt orimligt och skulle slå oerhört hårt mot privatbilisterna. Det största ansvaret för att komma tillrätta med koldioxidutsläppen inom transportsektorn kan inte läggas på enskilda bilister, det måste läggas på biltillverkare, drivmedelsföretag och lagstiftare.

M Sverige står bakom en rad åtgärder för att minska utsläppen från trafiken och många av våra medlemmar både vill och försöker göra så bra miljöval som möjligt. M Sverige arbetar för en utsläppsreduktion i nuvarande fordonsflotta och en utfasning av fossilberoende bilar. Samtidigt menar vi att det sammanlagda skatteuttaget för landets bilägare ska sänkas. Men det kan vara motiverat att omfördela skatter för att styra beteenden och främja teknik som sänker vår klimatpåverkan.

För att nå målet måste fler välja fossiloberoende fordon. Detta val kan underlättas genom statliga subventioner, både vid köp och vid användande av bilen. I detta sammanhang vill M Sverige lyfta vikten av att återinföra en skrotningspremie. Gamla bilar har större utsläpp än nya, det finns därför all anledning att snabba på förnyelsen av fordonsflottan. M Sverige föreslår att lagstiftaren återinför skrotningspremien och gör den beroende av den skrotade bilens utsläppsnivå.

### **Särskilt om landsbygden**

I Trafikverkets basprognos antas att väsentligt höjda bränslepriser bidrar till att minska utsläppen. Man konstaterar att detta kommer slå olika mot olika geografiska områden och inkomstgrupper. I dag betalar boende på landsbygd i genomsnitt ungefär dubbelt så mycket i bränsleskatter som boende i större städer.

Man konstaterar också att kombinationen av höjda bränslepriser och att nya bilar i allt högre grad kommer att vara elektrifierade kommer att få skilda konsekvenser för olika grupper eftersom nya bilar i högre grad köps och används av höginkomstgrupper. Eftersom inkomstnivåerna på landsbygden är lägre och bilparken äldre kommer skillnaden i bränsleskattebetalning mellan städer och landsbygd att öka ytterligare. Detta är någonting som Trafikverket anser är ofrånkomligt eftersom syftet är att göra det dyrare att släppa ut koldioxid.

Trafikverket noterar att man kan kompensera för detta på gruppnivå, men eftersom variationen i bilanvändning inom varje grupp är så stor är det inte möjligt att kompensera fullt ut på individnivå. För att skapa acceptans för dessa styrmedel menar Trafikverket att det kan behövas åtgärder som kompenserar för den minskade tillgängligheten.

Riksförbundet M Sverige menar att denna problematik visar på orimligheten i att lägga kostnaderna för klimatomställningen på bilisterna genom höjda drivmedelspriser. Landsbygd och glesbygd finns i hela landet, därför måste skatterna på drivmedel vara rimliga för att vardagen ska fungera.

### **Laddinfrastruktur och elektrifiering**

Elbilar och laddhybrider står i centrum för arbetet med att minska utsläppen från fordonsflottan. Elektrifieringen av fordonsflottan är nödvändig för att vi ska kunna behålla den mobilitet och frihet vi behöver för välfärden och folkhälsan, och samtidigt möta klimatutmaningen. Antalet elbilar och elbilsägare ökar kontinuerligt. Detta är en positiv utveckling som M Sverige välkomnar.

Samtidigt har utbyggnaden av nödvändig laddinfrastruktur varit otillräcklig trots att antalet elbilar och laddhybrider fortfarande är relativt lågt. Tusentals nya publika laddstolpar krävs för att täcka dagens brist. Och denna brist riskerar att bli större i takt med att antalet bilar som behöver laddmöjligheter ökar. Inom en snar framtid måste laddmöjlighet för elbil finnas tillgänglig oavsett bostadsort och bostadstyp. M Sverige har därför länge krävt ökade satsningar på, och förenklade regler för, utbyggnad av laddinfrastrukturen.

En elbil är väsentligt dyrare än en bil driven med konventionella bränsletyper. Det är alltså inte en lösning i det korta perspektivet för stora delar av befolkningen. M Sverige anser att stöd behövs för den som satsar på den nya tekniken. Sådana typer av stöd kan vara att låta elbilar slippa trängselskatt och få parkera gratis.

### **Vägarnas kvalitet**

För säkra vägar krävs dels att vägkvaliteten är hög, dels att hastighetsgränserna är anpassade till vägens beskaffenhet och till trafikflödet. Att sänka hastighetsgränserna på grund av dålig vägkvalitet kan bara användas som en temporär åtgärd och inte som ett långsiktigt alternativ. M Sverige har vid flera tillfällen uppmärksammat de olägenheter som de sänkta hastighetsgränserna har orsakat för boende i de mer glesbefolkade delarna av landet. Vägnetet måste kontinuerligt underhållas för att upprätthålla trafiksäkerheten. En investering i vägunderhåll, är en garanti för minskat antal olyckor. Vägkvaliteten måste upprätthållas i hela landet.

Förutom utbyggnad till 2+1-vägar finns det en mängd åtgärder som Trafikverket kan vidta på landets övriga vägnät i samband med planerat underhåll, och som kraftigt förbättrar trafiksäkerheten. Det handlar om att identifiera och åtgärda feldoserade och för skarpa kurvor, räffla mittlinje och sidolinjer, rensa sidoområden från farliga hinder och föremål, bredda och förstärka väggenen i kurvor så att långtradare och bussar inte måste skära genom mötande körfält samt åtgärda vägbanans lutning så att vatten alltid rinner av.

M Sverige förespråkar att anslagen till våra vägar höjs betydligt och att underhållsskulden betalas av med högsta prioritet.

### **Anslagsnivå och tidsperiod**

Av de alternativ som ges, tillstyrker M Sverige Trafikverkets förslag om en 20-procentig höjning av anslagen och en 12-årig tidsperiod. Detta då det är bättre med en kort planperiod i en tid som präglas av snabb teknik- och samhällsutveckling.

### **Riksförbundet M Sverige**

Caroline Drabe  
Vd

Heléne Lilja  
Chef kommunikation och samhälle