



Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Diarienummer I2020/02739

## Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (dnr I2020/02739)

MRF är organisationen för den seriösa delen av bilbranschen, såväl inom handel som service och verkstad. Vår vision är ”Sveriges branschorganisation för hållbar mobilitet på väg”. MRF vill lämna synpunkter på ovan nämnda underlag som ska ligga till grund för transportinfrastrukturplaneringen under kommande period.

### **MRFs synpunkter i korthet**

- Vägtrafiken dominerar resandet och transportererna i Sverige. Nio av tio resor går på väg och åtta av tio resor görs med bil.
- Underhållet av väginfrastrukturen är kraftigt eftersatt och har varit det under lång tid. Mer resurser måste avsättas för att åtminstone upprätthålla kvaliteten.
- Investeringar och underhåll får inte stå i motsats till varandra. Tillräckligt med resurser för att täcka behovet av både underhåll och investeringar måste avsättas.
- Investeringar i väginfrastrukturen är lönsam och kommer troligen att bli än mer lönsamma när transportererna och resandet växer.
- Den tekniska utvecklingen gör att bilarna blir fler och alltmer miljöanpassade.
- Underhåll och satsningar i vägnätet är avgörande för att vi ska uppnå 0-visionen
- Satsningar på utbyggnad av BK 4-vägar är viktigt för hållbara transporter på väg

### **Resor och transporter allmänt**

Transporter och resor är fullständigt nödvändiga, i synnerhet i ett land med stora avstånd som Sverige. Det är därför helt avgörande att vi hittar lösningar för att utveckla mobiliteten nu och i framtiden. En del av detta är att hela tiden arbeta för effektivare transporter. Här kommer tekniska förbättringar att skapa möjligheter för minskad klimatpåverkan. Utmaningen är att fortsatt ta fram energieffektivare fordon och hitta alternativ till dagens fossilbaserade drivmedel. Det sker stora förändringar på dessa områden nu med bland



annat helt nya drivlinor för olika bränslen och lättare material. Det görs nu enorma insatser inom fordonsindustrin. Men fordonen behöver också bra vägar med väl fungerande laddinfrastruktur och uppkoppling för att fungera så effektivt som möjligt och medverka till en ökad trafiksäkerhet och grön omställning. Här måste staten och andra offentliga aktörer ta sitt ansvar för att alla de resurser, i form av skatter och avgifter, som vägtrafiken betalar in också användas till underhåll och investeringar.

### **Mål och utmaningar**

Ett fungerande transportsystem kräver ett helhetstänkande med utgångspunkt i de faktiska resmönster som finns. Vägtrafiken dominerar resandet och transporterna i Sverige. Nio av tio resor går på väg och åtta av tio resor görs med bil. Att utveckla mobiliteten för de allra flesta invånarna görs bäst genom underhåll och rejäla investeringar i väginfrastrukturen. Ingen vet med säkerhet hur morgondagens fordon kommer att se ut, men säkert är att de kommer att behöva infrastruktur att sig fram på. Detta är med andra ord framtidssäkra investeringar för kommande generationer.

MRF anser att de analyser som görs av hur klimatmålen kan nås är mycket värdefulla och bör lyftas fram. Det olämpliga i att använda höga skatter som verktyg framgår tydligt. Såväl samhällsekonomiskt som fördelningspolitiskt är de negativa effekterna betydande. MRF delar bedömningen att elektrifiering bör vara den huvudsakliga inriktningen.

Digitaliseringen av fordonen pågår också för fullt. Om samhället ska kunna dra nytta av tekniken fullt ut måste infrastrukturen svara upp mot nya krav som ställs. Det finns redan många stödsystem som höjer trafiksäkerheten genom att stötta förarna. Denna positiva utveckling får inte hindras av undermålig standard på infrastrukturen.

Självkörande fordon kommer också att vara en viktig del av den tekniska utvecklingen. Detta kommer att öka möjligheterna för fler att ha tillgång till bil, samtidigt som det också kommer att öka möjligheterna att bosätta sig på olika platser runtom i landet och avstånden krymper på så sätt. Behovet av resor och därmed infrastruktur kommer då också att växa. Andelen resor med bil har också ökat under pandemin, vilket visar att människor föredrar individuell mobilitet i regel.

Tyvärr kan det konstateras att standarden på de svenska vägarna blir allt sämre. Trafikverket konstaterar själva att 63 procent av det statliga vägnätet är byggt före år 1970. Ett vägnät som inte tar tillvara dom möjligheter som finns gällande hållbara godstransporter på och över 74 ton. Detta gör att det både är anpassat efter de trafikvolymerna och den teknik som fanns då. Nedbrytningen av vägarna går nu allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet blir allt sämre kontinuerligt. I underlaget nämns att spårdjupet de senaste åren har ökat med 30–50 procent, vilket innebär motsvarande livslängdsförkortning



och ett successivt ökat behov av underhåll. Det innebär också ökad risk för ökade utsläpp, mer buller och fler olyckor. Detta är en utveckling som måste vändas för att infrastrukturen ska möta framtidens behov. Allt annat innebär ett hot mot hela transportsystemets funktion, vilket i sin tur äventyrar den svenska konkurrenskraften och välfärden.

### **Vårda det vi har och investera samtidigt**

Som Trafikverket själva beskriver är investeringar i vägarna oftast samhällsekonomiskt lönsamma projekt. Detta är en trend som troligen kommer att förstärkas när transportvolymerna växer och antalet fordon ute på vägarna blir fler. I takt med att vägfordonens miljöpåverkan minskar sjunker den samhällsekonomiska kostnaden för vägtrafiken och lönsamheten i väginfrastruktur ökar därmed. MRFs uppfattning är att samhällsekonomiska kalkyler bör tillmätas stor betydelse som underlag för infrastrukturplaneringen.

Det är oerhört viktigt att både underhåll av och investeringar i vägnätet görs. Detta får inte stå i motsats till varandra. Resurserna måste räcka till både och. Tyvärr kan MRF liksom Trafikverket konstatera att ramarna inte kommer att räcka till varken det ena eller andra. Behoven är enorma och de kommer att bli större om inte trenden vänds skyndsamt.

MRF menar dock att inriktningsunderlaget i större utsträckning borde ta hänsyn till hur trafiken fördelas. Ungefär 85 procent av personkilometrarna utgörs av vägtrafik, ca 85 procent av transporterade ton gods utgörs av vägtrafik, nära 85 procent av trafiktillväxten i persontransporter sker som vägtrafik. Samtidigt föreslås ca 85 procent av utpekade investeringar vara järnväg. Det är en märklig prioritering. Man borde istället ta hänsyn till hur de faktiska mönstren ser ut.

Strategin med att sänka hastigheterna i syfte att förbättra säkerheten, som Trafikverket tillämpat på 121 mil statlig väg under 2020, är ingen långsiktigt hållbar strategi. Det försämrar effektiviteten i transportsystemet. Istället måste vägarna underhållas och utvecklas på ett sådant sätt att hastigheten de är byggda för kan upprätthållas. Givet de stora summor som bilister betalar i skatter och avgifter varje år är detta en standard man kan förvänta sig.

Sedan ett antal år förs diskussioner om att bygga nya stambanor för höghastighetståg i Sverige. Trafikverket själva har visat att detta skulle vara ett samhällsekonomiskt olönsamt projekt. Dessutom riskerar höghastighetståg att tränga undan nödvändigt underhåll och välbehövliga investeringar i annan infrastruktur. Om riksdagen ändå skulle välja att gå vidare med projektet är det viktigt att detta hanteras separat utanför den nationella planen.



Av de beskrivna alternativen underlaget är "Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor" det som skulle vara det totalt sett bästa alternativet för infrastrukturen.

### **Sammanfattning**

Givet att behovet av resor och transporter växer och att vägtrafiken står för den allra största andelen är det angeläget att mer resurser till väginfrastrukturen avsätts. Prioriteringarna måste avspegla verkliga förhållanden. Det är inte acceptabelt att kvaliteten på vägarna försämras kontinuerligt. Mer resurser måste till och tyvärr motsvara ramarna i Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering inte de behov som finns. Mer resurser måste avsättas och rätt prioriteringar måste göras. Det är viktigt att den stora omställning som nu sker inom vägtrafiken, inte bromsas av försämrat vägunderhåll.

*Med vänlig hälsning*

Charlie Magnusson

Ansvarig för press, opinion och samhälle