

2024-04-02
LOS

Regeringskansliet - Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande, LI2023/03919, MHF

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) har getts möjlighet att lämna remissyttrande över ovanstående förslag. MHF är en aktiv trafiksäkerhetsorganisation och konsumentorganisation inom trafikområdet. Här följer våra kommentarer och synpunkter på förslaget med direkt hänvisning till olika avsnitt av rapporten.

2. Transportsystemet – nuläge och utveckling

MHF konstaterar att rapportens prognoser för resande och transporter innebär en förväntad fortsatt ökning av dessa. Bilresandet förväntas öka med omkring 25 procent och tågresandet med över 50 procent fram till 2040. De preliminära beräkningarna pekar också på en fortsatt ökning av godstransporter på väg i linje med tidigare utveckling.

MHF anser att dessa utgångspunkter o prognoserna är fundamentala för hur regeringen och dess myndigheter bör planera infrastrukturinvesteringar samt underhåll av vägar och järnvägar under perioden. Det kommer att bli en stor utmaning att klara av att vidmakthålla väg- och järnvägsnätet på en acceptabel nivå. Samtidigt måste den fossila drivmedelsanvändningen förändras för att minska koldioxidutsläppen, främst genom elektrifiering. Rapporten konstaterar dock att "många avgörande omständigheter för ökad elektrifiering ligger utanför transportinfrastrukturplaneringen". Här berörs en betydande osäkerhetsfaktor. Kommer de statliga satsningarna på elproduktion, kapacitet i elnäten, tillgången till laddning etc. att bli tillräckligt omfattande? Hur kommer elpriserna i Sverige att utvecklas? Här ser vi betydande problem för de kommande 10 åren.

Det är viktigt att den ökade användningen av elbilar också sker med hänsyn till olika säkerhetsaspekter. I vårt handlingsprogram inom MHF framhålls att den ökande användningen av elbilar måste ske med hänsyn till miljö, krock- och brandsäkerhet vid produktion och användning.

Vi anser att det är anmärkningsvärt, att rapportens nulägesbeskrivning inte problematiserar den mycket allvarliga situation som gäller eftersatt underhåll av vägar och järnvägar. **Den underhållsskuld som har uppstått i det svenska transportsystemet borde rimligen ha varit en av huvudpunkterna i kapitlet om nuläge och utveckling.**

3. Förslag för ökad måluppfyllelse

I kapitlet behandlas styrningen mot de transportpolitiska målen. Detta är en viktig utgångspunkt och nödvändigt för att kunna genomföra en samlad transportpolitik med beaktande av alla samhällsintressen. Här vill vi från MHF särskilt framhålla de nationella trafiksäkerhetsmålen.

3.1 Prissättning av transporter

Här diskuteras utformningen av skatter och avgifter. För vägtrafikens vidkommande gör rapporten ett viktigt konstaterande, nämligen att bränsleskatterna idag ger intäkter till statskassan som klart överstiger kostnaderna för det statliga vägnätet. När en ökande andel av fordonstrafiken drivs av el så leder det till minskade inkomster för staten från bränsleskatterna. Vad gör staten då? Risken är att man i det läget för att kompensera minskade skatteintäkter inför en kilometerskatt liknande den

modell som redan idag tillämpas inom flyg och sjöfart. De problem som det kan skapa diskuteras förtjänstfullt i rapporten och vi vill understryka ett par av punkterna i analysen:

1. En kilometerskatt för den privata vägtrafiken drabbar låginkomsttagare proportionellt sett hårdare än personer med hög inkomst.

2. En kilometerskatt flyttar över skattetrycket från stad till landsbygd. Vi vet ju genom en rad undersökningar att personer på landsbygden kör ungefär dubbelt så långt som de som är bosatta i städer. På landsbygden finns inte heller tillnärmelsevis samma tillgång till alternativa färdmedel som i städer och stadsnära områden. Beskattning av avstånd står i strid med den princip om så kallad "horisontell rättvisa", d.v.s. att människor med samma inkomster och tillgångar bör beskattas på ungefär samma sätt oberoende av var de är bosatta. MHF instämmer i rapportens slutsats, att "traditionella fiskala instrument som till exempel inkomstskatt och moms" är att föredra om minskade bränsleskatteintäkter behöver kompenseras i statsfinanserna.

3.2 Tillgänglighet

Rapportens avsnitt om tillgänglighet (3.2) gör, enligt vår mening, en del bra bedömningar och förslag, medan andra framstår som mindre konstruktiva. Bland de positiva förslagen vill MHF framhålla intentionen om en pålitlig, trygg och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Trygghetsfaktorn har blivit allt viktigare för kollektivtrafikresenärerna. De forskningsstudier och undersökningar som har gjorts bland resenärerna visar, att personal på plats är det som främst efterfrågas av resenärerna för att känna ökad trygghet. Samtidigt ser vi en utveckling som går i en helt annan riktning när tågvärdar och annan trygghetsskapande personal i kollektivtrafiken rationaliseras bort. Om inte denna utveckling kan vändas måste vi räkna med negativa effekter för det gemensamma resandet i städerna.

Effektiviteten inom kollektivtrafiken framhålls i rapporten och det är också en fråga som MHF länge har framhållit. Det gäller t.ex. kompatibiliteten mellan olika delar av kollektivtrafiken som har stor betydelse, inte minst för arbetspendlingen. Onödiga väntetider och brist på enkelt sökbar information försvårar vardagen för den som reser kollektivt. Vi ser också särskilt allvarligt på problemen med de ständiga förseningarna som drabbar tågresenärerna, både när det gäller arbetspendling och längre resor.

Ett mindre konstruktivt förslag i rapportens tillgänglighetsavsnitt är förslaget att ge möjlighet för väghållare att tillåta cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött ljus där så är lämpligt. MHF vill erinra om att Transportstyrelsen redan tidigare av trafiksäkerhetsskäl har avfärdat cykling mot enkelriktat. Myndigheten har på goda grunder i sin analys bedömt att en sådan lagändring skulle ge "negativa effekter för trafiksäkerheten för samtliga trafikanter". Dessutom strider ett förslag om cykling mot enkelriktad trafik mot internationella konventioner om vägtrafik som Sverige har valt att ställa sig bakom.

Också förslaget om att undanta cyklisterna från reglerna om stopplikhet vid röd signal vid högersväng strider emot de internationella konventionerna. Att en del länder i Europa ändå har infört lagändringar med denna innebörd är inte ett tillräckligt skäl för att äventyra trafiksäkerheten i Sverige, enligt vår mening. Intentionerna bakom dessa förslag har hela tiden varit att fler ska välja att cykla. Men det är naivt att tro att befintliga trafikregler för rödljuskörning och trafik mot enkelriktat är det som hindrar en ökad cykling.

3.3 Klimatpåverkan

När det gäller klimatmålen är det viktigt att Sverige arbetar aktivt för att uppnå EU:s klimatmål och gemensamma överenskommelser och att vårt nationella arbete styr aktivt mot dessa mål. Flera viktiga åtgärder av långsiktig betydelse lyfts fram i rapporten och vi vill säkert understryka betydelsen av en god laddinfrastruktur för vägtransporter samt ökad transporteffektivitet. Det är också bra att rapporten förtydligar att begreppet transporteffektivitet inte innebär minskade transporter, d.v.s. att skapa transportnytta utan onödig resursförbrukning. I MHF:s handlingsprogram berör vi detta när vi

framhåller betydelsen av samordning och samdistribution av olika företags och myndigheters varutransporter för undvikande av halvtomma transporter.

Mera tveksamma är vi till resonemanget om förtätning av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter i syfte att minska klimatpåverkan. Det finns en risk att denna intention tolkas så att det leder till en kraftig utarmning av svensk landsbygd och glesbygd. Dessutom är det svårt, som rapporten också konstaterar, att på kort eller medellång sikt förändra bebyggelsestrukturer och geografisk hemvist i befolkningen så att det leder till märkbara effekter i klimatarbetet.

3.4 Miljö och hälsa

MHF instämmer i rapporten i allt väsentligt under denna del.

Beträffande intentionen att främja den biologiska mångfalden och bekämpa invasiva arter genom ekonomiskt stöd till enskilda vägar vill vi dock peka på ett grundläggande problem för väghållarna. Det statliga stödet till enskilda har över tid varit för lågt. Den värdefulla uppräknade statsbidrag som har skett för 2024 behöver därför följas upp av fler bidragshöjningar för att den underhållsskuld som har uppstått på dessa vägar ska kunna reduceras. Då skapas samtidigt förutsättningar att via riktat miljöstöd kunna förverkliga angelägna miljöåtgärder på de enskilda vägarna.

3.5 Trafiksäkerhet

Syftet med trafiksäkerhetsarbetet är att uppnå de transportpolitiska målen och det nya etappmålet för trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019 vilket bl.a. innebär ett mål om högst 133 omkomna i vägtrafiken 2030. Detta mål är enligt vår bedömning en mycket stor utmaning och kommer att kräva ökade insatser, inte minst för väghållarna i sin roll som systemutformare. Dödstaten i vägtrafiken är faktiskt högre 2023 än under 2019!

Rapporten lyfter fram följande sex insatsområden som bör prioriteras för att öka trafiksäkerheten:

- Fler vägar behöver mittsepareras
- Ökad trafiksäkerhetsstandard på regionala vägar
- Öka hastighetsefterlevnad och anpassa hastighetssystemet
- Upphandlingskrav – mät trafiksäkerhetsavtryck
- Öka säkerhet för oskyddade trafikanter
- Stärk arbetet med suicid och olycksfall relaterat till statlig järnväg

När det gäller arbetet med mittseparering visar rapportens statistik att mittsepareringen har tappat fart efter år 2011. Det beror tveklöst på att Trafikverket inte har tilldelats tillräckliga ekonomiska medel för att fortsätta detta arbete i tillräcklig utsträckning. Ansvaret vilar tungt på beslutsfattarna för detta misslyckande. Mittseparering är ju en av de fysiska åtgärder i vägtrafiken som verkligen gör skillnad för trafiksäkerheten, både på kort och lång sikt.

MHF instämmer i att trafiksäkerhetsstandarderna på regionala vägar behöver ökas och att det är lämpligt att länsplaneupprättarna får tydligare direktiv om att prioritera trafiksäkerhet på de viktigare regionala stråken. Men vi vill understryka att det då inte enbart handlar om behovet av mötesseparering utan också om stora behov för det generella vägunderhållet på dessa vägar.

Hastighetsefterlevnaden fortsätter att vara ett område där det har visat sig vara svårt att uppnå de uppsatta trafiksäkerhetsmålen. I dagsläget känns målet om 80 procents hastighetsefterlevnad svåruppnåeligt. Intentionen att anpassa hastigheterna till vägnas säkerhetsstandard är bra. Det får dock inte bara handla om att sänka hastigheter och att försämra tillgänglighet som en kompensation för dåligt underhållna vägar med bristande säkerhetsstandard. Statens åtaganden för Nollvisionen innebär också ett ansvar för att tillräckliga ekonomiska resurser ställs till förfogande. Övervakningen

av hastighetsefterlevnaden via polis och ATK fortsätter att vara viktig. Dessutom behöver kunskaper om hastigheternas betydelse för trafiksäkerheten kommuniceras effektivare än idag till fordonsförare och allmänhet.

MHF anser, att det finns en betydande trafiksäkerhetspotential för rapportens förslag om kravställande vid upphandling av transporter. De statligt, regionalt och kommunalt upphandlade transporterna bör bli föredömen i detta avseende men det måste också bli ett tydligt mål att företagens transportupphandlingar stärker hastighetskraven. Vi är dock besvikna över att de omnämnda upphandlingskraven endast avser hastighet. Självklart måste det ställas krav på alkoholås eller motsvarande teknikstöd för nykter trafik vid upphandlingarna. Det stora trafiksäkerhetsproblemet rattfylleri bör kunna hanteras även på systemnivå i transportplaneringen.

Vi stöder de föreslagna åtgärderna för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Hastigheterna behöver sättas med hänsyn till det krockvåld som en människa klarar vid kollision med fordon. Det kommer dock att vara angeläget att även i fortsättningen planera för en rimlig framkomlighet för fordon även i tätorter. Genom separering av oskyddade trafikanter från motorfordon kan större gator och genomfartsstråk behålla en något högre hastighet. HjälmkraV för cyklister, elcyklister och elsparkcyklister är en åtgärd som vi stöder och som borde ha varit genomförd för länge sedan.

Arbetet med suicid och olycksfall på järnvägsnätet bör, som rapporten föreslår, stärkas under planperioden.

3.6 Civil beredskap

MHF stöder förslagen för hur transporterna bör bli en viktig del av den civila beredskapen. Detta är angeläget utifrån det internationella säkerhetsläget i Europa och de förväntningar och krav som följer med NATO-medlemskapet.

4. Förslag för effektivare genomförande av åtgärder

Förslagen för kostnadsstyrning och kostnadskontroll samt planeringsprocess under 4.1 och 4.2 kan förhoppningsvis förbättra förutsättningarna för att planerade infrastrukturprojekt kan genomföras inom uppsatta budgetramar. Det finns idag en lång erfarenhet av hur beslutade åtgärder har blivit oerhört mycket dyrare än planerat. En konsekvens blir att oväntat dyra projekt tar resurser från andra planerade satsningar skjuts på framtiden. Vi kan inte bedöma om de framlagda förslagen är tillräckliga, men känner en stor oro för att de nödvändiga infrastrukturinsatser som planeras inte kommer att kunna genomföras fullt ut under perioden. Att banindex och vägindex år efter år visar på en högre kostnadsutveckling än konsumentprisindex är, som rapporten slår fast, en utveckling som behöver brytas

Under avsnittet Produktivitet (4.3) och Leverantörsmarknad och innovation (4.4) föreslås några åtgärder som vi bedömer vara särskilt betydelsefulla och som därför bör beaktas särskilt.

- Premiering av snabbare genomförande genom bonus i entreprenadkontraktet.
- Ökning av beställarkompetens
- Förstärkning av kostnadskontrollen
- Skapa förutsättningar för leverantörsmarknaden genom proaktivt samarbete och en långsiktig förutsägbar och stabil efterfrågan

5. Drift och underhåll av vägar och järnvägar

Det eftersatta underhållet av väg- och järnvägsinfrastrukturen och dess drift är idag ett stort problem. Den redan idag stora underhållsskulden riskerar att öka ännu mer om inte kraftfulla åtgärder sätts in. Transportföretagens väganalys *Våra vägar* visar att andelen statliga vägar i mycket dåligt skick var 11 procent 2022 och att underhållsskulden, utan betydande budgettillskott, förväntas öka från 16,5 miljarder kronor 2022 till 42 miljarder kronor 2032. Det allvarliga utgångsläget återspeglas också i Trafikverkets rapport: "För att kostnadseffektivt kunna ta hand om dessa system krävs förebyggande åtgärder, i rätt omfattning och till önskad standard." Rapporten bedömer inledningsvis att "gällande plan håller inte jämna steg med nedbrytningen av väg och järnväg. Anläggningen åldras, mer och tyngre trafik ökar slitaget." Den bedömningen delas av alla genomförda undersökningar på området.

Här är det viktigt att peka på det faktum, att de genom politiska beslut tilldelade ekonomiska medlen under lång tid har varit för små i förhållande till det konstaterade behoven för infrastrukturen. Självfallet har Trafikverket ett ansvar för ett effektivt användande av de pengar som ställs till förfogande men politikerna är genom bristande finansiering ytterst ansvariga för det pågående förfallet. Alla borde ju vid det här laget veta, att det är samhällsekonomiskt lönsamt att kontinuerligt hålla efter underhållet av vägar och järnvägar och att så att säga "arbeta i kapp" när underhållet släpar efter. MHF anser att detta är en mycket viktig fråga och vi framhåller i vårt handlingsprogram vikten av att vägunderhållet inte blir eftersatt så att säkerheten och framkomligheten hotas. Bilisterna är kraftigt överbeskattade, och dessa skattemedel används idag till stor del inom andra samhällssektorer i stället för att upprätthålla en god väginfrastruktur och att utveckla en säkrare trafikmiljö.

6. Utveckling av infrastrukturen

Den utveckling av infrastrukturen som har ingått i direktivet till Trafikverkets inriktningsuppdrag handlar främst om regional utveckling, landsbygdsutveckling och om att stärka näringslivets förutsättningar. Infrastrukturutvecklingen ska alltså främja samhällsnytta, arbetsmarknad och tillväxt samtidigt som miljö- och klimathänsyn måste tas.

Trafikverket har enligt vår mening gjort ett grundligt arbete med framtagandet av planer och förslag i detta kapitel och vi instämmer i allt väsentligt i de framlagda förslagen. Det kommer dock att vara viktigt under planperioden att budgeteringarna för infrastrukturinvesteringarna sker med hänsyn till det faktum som visas i rapporten – att prisutvecklingen för infrastrukturinvesteringar, främst väginvesteringar, under de senaste åren har varit snabbare än KPI-KS. Det är enligt vår mening nödvändigt att skillnaden mellan budget och utfall nu börjar minska.

Vi anser också, gällande planering av trimnings- och miljöåtgärder, att påbörjade projekt samt trafiksäkerhetsåtgärder bör prioriteras i arbetet.

7. Förslag fördelning av ramar

Trafikverkets rapport innehåller ett förslag till regeringen för hur budgeten på cirka 959 miljarder kronor (2023 års prisnivå) bör fördelas för perioden 2026-2037 för att genomföra de åtgärder som beskrivs i rapporten. Dessutom redovisas förslag till medelsfördelning för fyra alternativa ramnivåer där ramen ökas respektive minskas med 10 respektive 20 procent. Vi anser att åtminstone den högsta ramnivån i förslaget, + 20 procent, bör vara den som gäller om de uppsatta målen ska kunna uppnås. Trafikverkets förslag om att i budgetramen prioritera underhåll av befintlig infrastruktur framför nya investeringar har vårt stöd.

8. Effekter av olika ramnivåer

Vi bedömer att rapportens övergripande bedömning är riktig – att i förslagen till ramfördelning i första hand prioritera underhålla befintlig infrastruktur. Likaså att Investeringar som redan pågår eller är bundna genom byggstartsbeslut eller avtal ska prioriteras.

Detta stöds också av de samhällsekonomiska kalkyler som presenteras i rapportens avslutande del. Det är lönsamt för samhället att vidmakthålla befintligt väg- och järnvägssystem genom nödvändigt underhåll och att minska den underhållsskuld som har uppstått på järnvägar och vägar.

Med vänlig hälsning

MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND (MHF)

genom Lars Olov Sjöström
Sakkunnig trafiksäkerhet

MHF
Nygårdsgatan 3
543 51 Tibro