



För bilbranschens bästa

Sida 1 (5)
Stockholm 220228

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer I2021/02884

Remissvar kring förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

MRF vill till Infrastrukturdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda utredning

MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

Sammanfattning av MRF synpunkter

- En fungerande transportsektor är en förutsättning för det allmänna välbefindandet.
- I förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 är resurserna inte fördelade utifrån de faktiska resmönstret som finns eller de behov av underhåll och investeringar i väginfrastrukturen som finns. Kraftiga omprioriteringar bör göras.
- Mer insatser måste till för att skapa säkra trafiklösningar som ett led i arbetet med nollvisionen.
- Vägtrafikens utsläpp minskar tack vare ny teknik. Ny och effektiv infrastruktur måste till för att matcha utvecklingen.
- Dessvärre finns satsningen på höghastighetsjärnväg med i nuvarande förslag till plan. Detta kommer att tränga ut mer akuta behov av investeringar och underhåll som finns.

Bakgrund

Den 29 januari 2021 inkom MRF med synpunkter på Trafikverkets planeringsunderlag inför den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033. Vi påpekade redan då ett antal saker som är relevanta att påminna om.



- Vägtrafiken dominerar resandet och transportererna i Sverige. Nio av tio resor går på väg och nästan åtta av tio resor görs med bil.
- Underhållet av väginfrastrukturen är kraftigt eftersatt och har varit det under lång tid. Tillräckligt med måste avsättas för att åtminstone upprätthålla kvaliteten. Investeringar och underhåll får inte stå i motsats till varandra.
- Investeringar i väginfrastrukturen är lönsam. Lönsamheten kommer troligen att öka ytterligare är transportererna och resandet växer.
- Den tekniska utvecklingen gör att bilarna blir fler och alltmer miljöanpassade.
- Satsningen på höghastighetståg ej bör genomföras inom ramen för den nationella planen, då detta är ett olönsamt projekt enligt Trafikverkets egna beräkningar. Om riksdagen ändå skulle välja att gå vidare med projektet är det viktigt att detta hanteras separat utanför den nationella planen.

MRF står fast vid dessa synpunkter, men kan tyvärr konstatera att det förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, som detta remissvar berör, lämnar mycket i övrigt att önska. Våra synpunkter borde tagits i beaktande på ett tydligare sätt. Mot bakgrund av detta lämnar vi detta remissvar.

Behovet av en fungerande transportinfrastruktur

Det kan inte nog betonas hur viktiga transporter och resor är, inte minst i ett land med stora avstånd som Sverige. Det finns också ett nära samband mellan ekonomisk tillväxt och utvecklingen av effektivare och billigare transporter. När transportererna blir bättre kan resurserna användas på ett effektivare sätt. Då växer ekonomin, vilket innebär fler jobb och ökat välstånd för alla.

Transportinfrastrukturen är med andra ord ett allmänintresse som måste hanteras med hänsyn till helheten. Effektiva och väl underhållna vägar i kombination med fordon som bygger på ny teknik är grunden för en hållbar utveckling inom transportsektorn.

Vägtrafiken är sedan lång tid dominerande när det gäller de inrikes resorna och transportererna. I pandemins spår har ytterligare överflyttning av resor till väg skett. Vägtransportarbetets andel av resandet ökade under perioden 2020 – 2021 från 78 till 88 procent i jämförelse med 2019 (Trafikanalys 2022:5). Detta kan komma att bli ett bestående mönster som planeringen måste ta höjd för långsiktigt.



Resurserna följer inte hur vi faktiskt reser

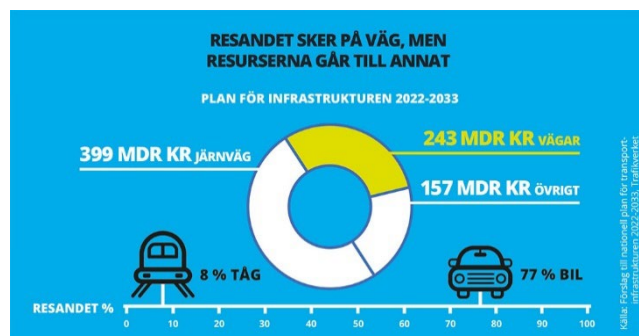
Trafikverket har under hösten 2021 presenterat sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Här fastslås hur resurserna ska fördelas under den kommande perioden. Trafikverkets bedömning är att vägarnas kvalitet kommer att bli sämre under planperioden, fast att mest resor sker på väg. Trots detta kan det konstateras att mest resurser läggs på järnvägen i liggande förslag.

MRF ställer sig frågande till denna prioritering. Givet att nästan åtta av tio resor görs med bil borde väginfrastrukturen ges högre prioritet. Som Trafikverket konstaterar är 63 procent av det statliga vägnätet byggt före år 1970. Följaktligen är det både 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 i allt sämre skick kontinuerligt. Det innebär också risk för ökade utsläpp, mer buller och fler olyckor. Denna utveckling är oroande och måste vändas.

Inför den kommande planperioden 2022 - 2033 föreslås de ekonomiska ramarna för transportinfrastrukturen uppgå till 799 miljarder kronor. Av dessa kommer 399 miljarder att på ett eller annat sätt gå till järnvägen och endast 234 miljarder till vägtrafiken, i form av underhåll och investeringar. Med tanke på vägtrafikens totala dominans vad gäller de inrikes person- och godstransporterna är detta en mycket skev fördelning.

Denna prioritering görs i ett läge där vägtrafiken redan är överbeskattad i förhållande till hur mycket man får tillbaka i form av underhåll och investeringar.

Vägtransporterna i Sverige betalar ungefär 97 miljarder kronor i olika statliga skatter och avgifter. Statliga utgifter för vägtransporter uppgår till ca 33 miljarder kronor. Det innebär att skatter och avgifter för vägtransporter överstiger utgifterna med ca 65 miljarder kronor (Bilismen i Sverige, 2020). Här borde mer hänsyn tagits till de faktiska resmönstret som finns och hur oerhört mycket vägtrafiken bidrar med i form av vinster för både den enskildes vardag och samhällsekonomin i stort.





Ett säkert transportsystem

2021 omkom 192 personer i trafiken, vilket är alldeles för många, men samtidigt 12 mindre än 2020. Detta är de lägsta dödstaten sedan nollvisionen fastställdes i Sverige 1997 och etappmålet om högst 220 döda i trafiken år 2020 uppnåddes därmed. Utvecklingen går i rätt riktning, vilket beror på många saker, men en sådan är att fordonen blir säkrare, både för och andra trafikanter. Ska denna positiva utveckling fortsätta krävs dock att ytterligare investeringar görs i säkra trafiklösningar.

Trafikverket anger själva att behovet av att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är fortsatt stort. Samtidigt kommer nödvändiga åtgärder för att klara etappmålet för 2030 inte att rymmas i planen. Detta är mycket problematiskt och MRF menar att mer resurser måste till för ändamålet. Fordonsbranschen tar sitt ansvar för trafiksäkerheten och staten måste även ta sitt ansvar.

Ett hållbart transportsystem

Att transportsystemet måste bli mer hållbart och att utsläppen från trafiken ska minska torde flesta vara överens om. Detta måste dock ske på ett sådant sätt så att mobiliteten samtidigt utvecklas. Fordonsindustrin arbetar intensivt med att göra fordonen effektivare och att minska dess miljöpåverkan. Vi tar vårt ansvar och detta har givit resultat.

2010, enligt Naturvårdsverket. Elektrifieringen i kombination med vägtransporternas ökande inblandning av biodrivmedel är viktiga delar i detta. Men den ökande energieffektiviteten i fordonen är också en viktig bidragande orsak till de minskade utsläppen. Effektiva fordon behöver också en effektiv infrastruktur bestående av väl underhållna och utbyggda vägar för att maximal miljönytta ska uppnås. Ska delmålet nås, med en minskning på 70 procent till 2030 jämfört 2010 för inrikes transporter, krävs att staten tar sitt ansvar som väghållare för infrastrukturen. Det kommer inte vara möjligt, eller önskvärt, att uppnå målen exempelvis med hjälp av överflyttning av resande till kollektivtrafiken. En studie från myndigheten Trafikanalys (rapport 21:1) visar att stor tillgång till kollektivtrafik inte minskar bilägandet. Kollektivtrafiken och bilen fyller olika funktioner i att tillgodose behovet av mobilitet. Bara enstaka korta bilresor i de största städernas centrala delar kan kollektivtrafiken ersätta, en liten andel av det totala resandet med andra ord.

För att skapa ett hållbart transportsystem krävs därför att andelen nya och rena fordon i fordonsflottan ökar och att infrastrukturen matchar de behov som finns. Kvaliteten på vägarna kommer troligen att öka i betydelse, inte minst när självkörande teknik ska



introduceras i framtiden. Vägnätet är inte färdigbyggt på något sätt, utan resurserna till underhåll och investeringar måste öka för ett hållbart transportsystem.

Höghastighetståg tränger ut andra behov

Frågan om utbyggnaden av höghastighetsjärnväg har diskuterats flitigt de senaste åren. I Trafikverkets planeringsunderlag, som MRF tidigare lämnat remissvar på, fanns ett antal scenarier kring hur detta skulle genomföras och finansieras. Av de beskrivna alternativen i det då utsända underlaget ansåg MRF att alternativet ”Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor” skulle vara det bästa för infrastrukturen totalt sett. Vi menar att projektet med ny höghastighetsjärnväg inte bör genomföras, men i det fall riksdagen ändå så skulle besluta, måste detta hanteras helt separat utanför nationell plan.

I förslaget till nationell plan som nu är ute på remiss ligger dock projektet med höghastighetståg med, vilket är problematiskt, då det tränger undan andra nödvändiga investeringar och underhåll. Detta är en av anledningarna till att de resurser som avsätts till investeringarna i järnväg i förhållande till väg är kraftigt snedfördelade. Här måste man tänka om. Att ge sig in i ett stort nytt projekt när den infrastruktur vi har står och förfaller är inte en väl avvägd prioritering. Dessutom har Trafikverket tidigare konstaterat att höghastighetsjärnvägen är ett i grunden samhällsekonomiskt olönsamt projekt. Trafikverket själva säger också tydligt att det finns ett ”begränsat utrymme för nya investeringar”, vilket borde vara skäl nog att prioritera det som redan finns på ett tydligare sätt.