



Member of Fédération Internationale de l'Automobile

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer I2020/02739

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

Detta remissvar är utarbetat av Kungliga Automobil Klubbens expertråd under ledning av ordförande Anders Ydstedt.



Member of *Fédération Internationale de l'Automobile*

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

Kungliga Automobil Klubben (KAK) har fått Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022—2033 och 2022—2037 på remiss och lämnar ett svar enligt detta yttrande. KAK är en rikstäckande allmännyttig ideell förening med främsta syfte att främja en sund utveckling av den svenska bilismen.

Huvudsakliga synpunkter

- Möjligheter till mobilitet och resande är mål i sig som ska värnas. Ny teknik ska användas för att utveckla mobiliteten.
- På det övergripande planet är det viktigt att planeringen sker för ökad trafik.
- Samverkan mellan olika aktörer som är iblandade i infrastrukturplaneringen är viktig för att nå bästa möjliga resultat.
- Givet fördelningen av resandet mellan trafikslagen borde detta återspeglas i fördelningen av resurser till underhåll och investeringar.
- Det är viktigt att understryka att nuvarande resurser inte räcker till ens att vidmakthålla kvaliteten på vägnätet i dagsläget. Mer medel behövs.
- Även i de fall där kapaciteten på vägarna är godtagbar behövs investeringar. Det är nödvändigt inte minst för att höja säkerheten.
- Planerna på att bygga nya stambanor riskerar att tränga ut andra nödvändiga investeringar.
- Investeringar i väginfrastrukturen är bra för ekonomin i stort för att landet ska fungera.

KAK svarar på remissen under följande stycken; Mål och utmaningar, En bredare transportplanering, Trafikens framtida utveckling, Vårda det vi har, Fördelningen av planeringsramen för olika inriktningar samt Effekter, Samhällsekonomisk effektivitet och Hållbarhet

Mål och utmaningar (2)

Resor och transporter är något fundamentalt i ett modernt samhälle. Mobilitet är ett mål i sig som ska värnas. Det är motsatsen till ofrihet och instängdhet.



Member of Fédération Internationale de l'Automobile

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

Vad som kan konstateras är att det ökande resandet och den allmänna välstandsökningen både i Sverige och globalt går hand i hand. Det är egentligen inget märkligt. När människor upptäcker nya platser och träffar andra frigörs vår inre skaparkraft och nya idéer som uppstår i mötet kan omsättas i ekonomiska värden.

I dagsläget är vägtransporter och personbilen den grundläggande förutsättningen för mobilitet, både i Sverige och globalt. Som Trafikverket konstaterar sker drygt 70 procent av det totala resandet med bil i Sverige, mätt i personkilometer. Att utveckla bilismen är med andra ord samma sak som att värna människans mobilitet och frihet. Även om bilen är grunden för den individuella mobiliteten bör alla former av resande utvecklas. De fyller alla viktiga funktioner.

Precis som Trafikverket beskriver sker en snabb teknikutveckling inom transportsektorn. En av de tydligaste trenderna inom samhället i stort och transportsektorn i synnerhet är digitaliseringen. Redan idag finns många stödsystem som hjälper förarna att hantera fordonen på ett säkrare sätt. I takt med att dessa system utvecklas, kommer de att kunna ta över en allt större del av förarens roll. Detta måste infrastrukturen anpassas till.

I sammanhanget bör också en tydlig distinktion göras mellan person- och godstrafik. Syftet med persontrafik är just att förflytta människor, vilket gör att det alltid kommer att finnas åtminstone en person på plats i fordonet. Godstrafiken skulle dock helt kunna klara sig utan förare utan att dess syfte går förlorat. Här finns således också de största vinsterna med autonom teknik på den högsta nivån som kan göra fordonen helt förarlösa.

Ingen kan med säkerhet veta vare sig hur teknik eller samhälle ser ut om tio år. Vilka bränslen som kommer att användas är en öppen fråga, troligen kommer en palett av olika drivmedel att finnas. Det finns alltså många osäkerhetsfaktorer i bemärkelsen att vi inte vet exakt hur många av de utmaningar som finns för hur infrastrukturen kommer att lösas.

Men trenden är tydlig i två avseenden. Transporterna kommer att bli fler och alltmer miljövänliga. Därför kommer det att behövas en upprustning av den befintliga infrastrukturen och investeringar i nya vägar i hela landet. Bilen kommer att ha en viktig roll både på landsbygden och i storstadsregionerna. Precis som Trafikverket beskriver så kommer många regioner att ha en stark befolkningstillväxt, och efterfrågan på transporter kommer att öka under lång tid framöver.



Member of Fédération Internationale de l'Automobile

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

Tyvärr lämnar kvaliteten på det svenska vägnätet mycket i övrigt att önska. Det regionala vägnätet har ett stort behov av modernisering och investeringar för ökad trafiksäkerhet, som Trafikverket beskriver.

En bredare transportplanering (3)

Transportsystemet är just ett system bestående av olika sammanlänkade delar. De fyller olika funktioner och täcker olika behov i samhället. Ingen av dem kan plockas bort, då faller hela systemet samman. Som enskilda individer rör vi oss mellan flera olika trafikslag dagligen. Vi kanske åker bil till tunnelbana för att sedan gå från stationen till arbetsplatsen.

Planeringen av både underhåll och utbyggnad av infrastrukturen måste vara långsiktig och utgå ifrån ett helhetsperspektiv. KAK välkomnar att Trafikverket eftersträvar att samarbeta med kommunerna i tidiga skeden. Det är också viktigt att kommuner samarbetar med varandra för att utveckla invånarnas mobilitet. Annars finns en risk för att ingen ser till helheten och att den sammantagna planeringen inte hänger ihop. Regionerna i Sverige bör uppmuntras att inrätta samverkansråd för regional trafikplanering. Så skapas bättre förutsättningar för att helheten ska hänga samman.

Stadsplaneringen måste utgå ifrån att behoven av mobilitet tillgodoses. Enligt studier som KAK gjort anser en stor majoritet i storstadsregionerna (70 procent) att det är dåligt att förtäta centrala delar av städerna om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit. De flesta (86 procent) anser att det är mycket eller ganska viktigt att planera storstäderna så att det blir lättare att resa dit för dem som bor utanför. Nästan tre av fyra (70 procent) anser att man vid nybyggnation skall planera så att det finns tillräckligt många parkeringsplatser både för boende och för besökare. Idag gör många kommuner tvärtemot och minskar möjligheterna till parkering.

Infrastrukturen ska vara ändamålsenlig i bemärkelsen att den ska utgå ifrån de behov som finns, inte styra människors resmönster i ena eller andra riktningen. Det är eftersträvänsvärt att skapa ett samhälle som är transporteffektivt, men inte transportsnålt. Detta måste vara utgångspunkter för planeringen.

Trafikens framtida utveckling (4)

Trafikverkets basprognoser visar att persontransporterna mätt i personkilometer förväntas öka med 28 procent mellan 2017 och 2040. Eftersom 70 procent av det totala resandet sker med bil, innebär det att ökningen mätt i antal personkilometer är störst för bilresor.



Member of *Fédération Internationale de l'Automobile*

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

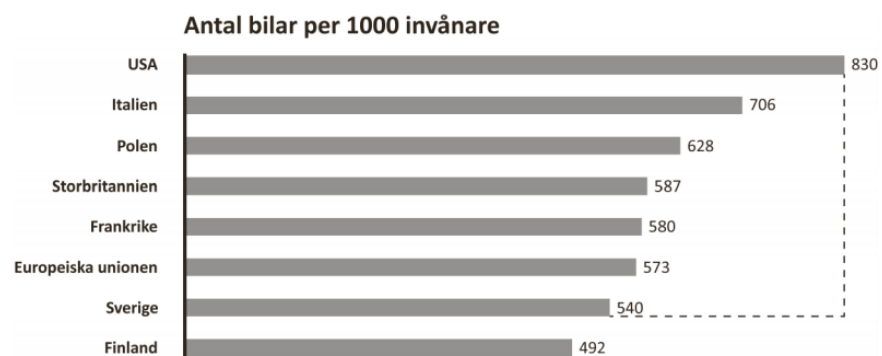
Founded 1903

Samtidigt blir också fordonen allt fler. Sverige är i förhållande till övriga Europa inget speciellt biltätt land och antalet fordon per capita ligger under snittet för EU (se diagram). Här finns en stor tillväxtpotential att tillvara. Det är högst troligt att antalet fordon på vägarna kommer att öka i absoluta tal i takt med att befolkningen och ekonomin växer. Bildelning och liknande tjänster kommer med största sannolikhet inte att ersätta den privatägda bilen, utan finnas som ett komplement för dem som inte har egen bil och därmed rentav öka antalet fordon på vägarna.

Trafikverkets basprognoser har dock inte beaktat eventuella effekter av covid-19-pandemin. Faktum är att under pandemin har bilismens andel av det totala resandet ökat. Enligt en studie som KAK låtit göra kommer detta troligen bli ett bestående mönster även efter pandemin. Varannan svensk tror att man kommer att välja bilen i större utsträckning även efter krisen. Detta måste tas i beaktande inför framtida prognoser för att de ska ge så rättvisande bild som möjligt, även om de exakta effekterna av de förändrade resmönstren är svåra att bedöma för tillfället. Även om distansarbete och digitalisering ger möjligheter till att vissa resor inte blir nödvändiga, är det inte troligt att det totala resandet kommer att minska på sikt, då befolkningen och ekonomin alltså växer. Transporterna kommer att öka och bilismen kommer att dominera personresorna.

Samtidigt blir fordonen alltmer miljöanpassade. Utsläppen av växthusgaser från personbilar var 21 procent

lägre år 2018 jämfört med 1990 enligt Naturvårdsverket. Den tekniska utvecklingen går med en rasande fart. I takt med att fordonsflottan förnygras kommer



Källa: ACEA ³⁷

också denna positiva utveckling att påskyndas. Då måste det skapas goda förutsättningar för att fler ska kunna köpa nya fordon. Det kan inte ske genom styrmedel som gör det dyrare att äga och köra bil, utan genom att skapa goda förutsättningar för effektiva transporter med väl underhållna och utbyggda vägar.



Member of Fédération Internationale de l'Automobile

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

Vårda det vi har (5)

Trafikverket beskriver väl hur behovet av underhåll av den befintliga infrastrukturen växer. 63 procent av det statliga vägnätet är byggt före år 1970, och det är dimensionerat för den trafik som var aktuell då. Nedbrytningen av vägarna går allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras successivt.

Det är av stor vikt att visa på dessa behov för riksdag och regering. Analyserna bör ta sin utgångspunkt i det faktiska behov som finns och inte i de ekonomiska ramarna initialt. Det underlag som ska ligga till grund för kommande infrastrukturproposition ska tydligt redovisa de behov som finns både vad gäller vidmakthållande av infrastrukturen och full utbyggnad i förhållande till det växande transportbehovet. Sverige har under lång tid byggt upp en skuld i form av uteblivna investeringar och underhåll. Detta måste rättas till, vilket kommer att ta tid, men ett steg i rätt riktning är att skapa en medvetenhet om situationen genom en adekvat beskrivning av verkligheten.

Trenden är tydlig; vägnätet blir allt sämre och uppfyller inte Trafikverkets underhållsstandard. Spårdjupet har de senaste åren ökat med 30–50 procent, vilket innebär motsvarande livslängdsförkortning och ett successivt ökat behov av underhåll, vilket också beskrivs förtjänstfullt i underlaget.

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 på ett sådant sätt att hastigheterna de är byggda för kan hållas. Givet de stora summor som bilister betalar i skatter och avgifter varje år är detta en standard man kan förvänta sig.

Utveckling med försämrade vägkvalitet utgör ett hot mot möjligheterna att nå nollvisionen. I detta sammanhang bör också oskyddade trafikanter lyftas fram som en extra utsatt grupp. Det kan handla om gång- och cykeltrafikanter, men det uppstår även nya mobilitetslösningar hela tiden som kräver nya åtgärder. Exempelvis har så kallade el-scootrar blivit vanliga inslag i många städer. Olyckorna med den typen av fordon inblandade har också ökat i takt med detta. Ofta är det unga personer utan trafikutbildning som är offer. Här måste insatser göras för att komma till rätta med utvecklingen.

Detta kan ske genom mer och bättre infrastruktur, men i sammanhanget vill KAK lyfta fram behovet av mer utbildning. En rapport som KAK tagit fram, som senare bekräftats av en rapport från Riksdagens utredningstjänst, visar att trafikutbildningen brister i skolorna. Detta



Member of Fédération Internationale de l'Automobile

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

är en farlig utveckling där de mest oskyddade trafikanterna också riskerar att bli de mest utbildade. Därför borde obligatorisk trafikutbildning med tydliga mål ske i skolorna. Här skulle med fördel civilsamhället och körskolor kunna involveras i den vanliga skolans trafikundervisning för att få kvalitet i undervisningen. Det vore ett konkret sätt att ta vara på det viktigaste vi har, mänskliga resurser.

Fördelning av planeringsramen för olika inriktningar (6)

Ekonomi handlar om att hushålla med begränsade resurser. Därför måste prioriteringar göras. KAK kan konstatera att andelen av statens resurser som, går till underhåll och investeringar i vägnätet i förhållande till annan infrastruktur, är skevt fördelad i förhållande till hur stor andel av resandet som respektive transportslag står för.

Utifrån de prognoser om ökade transporter och resor på vägnätet som finns måste en omfördelning ske så att resursfördelningen speglar faktiska förhållanden och inte styrs utifrån ombytlig politisk vilja eller av andra motiv. Planeringen ska vara prognosstyrd, inte viljestyrd. Det allra viktigaste är naturligtvis att öka den totala ramen för både ett vidmakthållande av och investeringar i infrastrukturen, men resurserna måste också användas effektivt och på ett sätt som speglar faktiska resmönster.

Även i de fall där kapaciteten på vägarna är godtagbar behövs investeringar. Det är nödvändigt, inte minst för att höja säkerheten ytterligare. Ska vi nå nollvisionens mål behöver vägarna blir bättre och säkrare på många håll i landet.

Sedan ett antal år pågår en diskussion om huruvida höghastighetståg eller nya stambanor ska byggas i Sverige. I underlaget visas också hur detta skulle påverka infrastrukturen utifrån ett antal olika scenarier.

Trafikverket har själva konstaterat att höghastighetståg skulle vara en olönsam affär. För varje investerad hundralapp skulle samhället få tillbaka 25 kronor. Det finns andra infrastrukturprojekt i Sverige med högre samhällsekonomisk lönsamhet. Dessutom är det viktigt att ta i beaktande, vilket också framgår av underlaget, att vägobjekten i gällande nationell plan generellt sett är mer samhällsekonomiskt lönsamma än järnvägsobjekten.

Om riksdag och regering ändå skulle komma fram till att projektet med höghastighetståg ska genomföras får det inte belasta resurstilldelningen inom ramen för nationell plan. Av de beskrivna scenarier som finns med i underlaget är "Inriktning ramnivå +20 procent utan nya stambanor" det som skulle gagna det samlade infrastruktursystemet mest. Nya stambanor



Member of Fédération Internationale de l'Automobile

KUNGLIGA AUTOMOBIL KLUBBEN

GRUNDAD 1903

THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB OF SWEDEN

Founded 1903

bör inte finnas med i nationell plan, utan hanteras i särskild ordning utanför planen. Annars riskerar de att tränga ut andra nödvändiga investeringar. Men även då riskerar planerna på att bygga nya stambanor att tränga ut andra nödvändiga investeringar då räntorna för lån till en sådan investering skulle äta upp betydande delar av utrymmet.

I övrigt kan det konstateras att anslagen till forskning och utveckling på transportområdet är låga och det vore önskvärt med en resursförstärkning här i syfte att utveckla transportsystemet och den samlade mobiliteten. Härvidlag vore det önskvärt att en mångfald av finansiärer kunde bidra till forskningen och att mycket av den kunde ske utanför ramen för Trafikverket. Så kan objektiviteten och den vetenskapliga kvaliteten säkerställas.

Effekter, samhällsekonomisk effektivitet och hållbarhet (7)

Det råder ingen tvekan om att mer resurser måst läggas på infrastrukturen. I underlaget konstateras också att det finns åtgärder som är samhällsekonomiskt motiverade, men som får svårt att rymmas inom den befintliga ekonomiska ramen.

Att till exempel förbättra standarden på redan befintliga vägar skulle resultera i restidsvinster och totalt sett skulle detta innebära en samhällsekonomisk vinst som uppstår till följd av en bättre standard. Vidmakthållande av väg skulle med högsta sannolikhet också ha en positiv effekt för alla kommuntyper och därmed gynna hela landet. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv skulle också kvinnor gynnas, inte minst i de yngre åldersgrupperna där körkortsinnehavet och bilanvändandet är jämnare fördelat än i äldre åldersgrupper. Men även totalt sett ökar kvinnor bilanvändande i alla åldrar.

Det skulle alltså rentav vara ekonomiskt lönsamt, gynna hela landet och stärka jämställdheten att utöka resursramen för infrastrukturen under kommande planperiod. Detta är en tydlig signal som måste sändas till riksdag och regering.

Satsa på väginfrastrukturen.