



RIKSFÖRBUNDET  
M SVERIGE

# RAPPORT

TEMA

# Infrastruktur

# Tema: Infrastruktur

## INLEDNING

Den svenska infrastrukturen, och inte minst vägnätet, växte snabbt under efterkrigstidens rekordår. Satsningarna som gjordes under 1950- och 1960-talen är sedan dess en förutsättning för vår ekonomiska tillväxt, ett fungerande näringsliv och möjligheter till arbete och fritid. Stora delar av vägnätet är i dag detsamma som då, men det har under senare decennier inte förvaltats väl. Det krävs nu stora satsningar för en säker, tillgänglig och hållbar väginfrastruktur som är framtidssäkrad.

Transportbehoven ökar sedan länge stadigt till följd av specialisering på arbetsmarknaden och ökad globalisering. Sverige har också tydliga samhällsmål om att hela Sverige ska leva, att sysselsättningen ska öka och att ingen ska dö eller allvarligt skadas i trafiken (Nollvisionen). De av riksdagen antagna transportpolitiska målen klargör att transportsystemet ska bidra till att alla medborgare har en "grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet" och främja "utvecklingskraft i hela landet". I dessa mål klargörs också att infrastrukturen ska anpassas för att bidra till Nollvisionen, förbättrad hälsa och att Sverige kan uppnå miljökvalitetsmålen. Trots detta har statens investeringar i infrastrukturen minskat stadigt i flera decennier.

TEXT Tony Gunnarsson  
REDAKTÖRER Henrik Nyberg, Tony Gunnarsson  
ART DIRECTOR Jan J Backman  
2024



Riksförbundet M Sverige  
Fridhemsgatan 26  
100 29 Stockholm  
msverige.se

Underfinansieringen får negativa konsekvenser nu, men är också oroväckande i ett framtidsperspektiv. Trafikverket och prognosmakare bedömer att transportbehoven inom landet kommer att fortsätta att öka. Det finns en fortsatt hög efterfrågan på mobilitet eftersom folk behöver kunna ta sig till olika typer av arbeten, service och kultur.

Ökning av befolkning, tillväxt och handel leder till växande behov av person- och godstransporter på väg. Trafikverket poängterar också att det finns en ökande förväntan på tillgänglighet för olika typer av fordon och transporter i olika delar av landet. Urbanisering, klimatomställning, nya industrisatsningar, säkerhetspolitiska förändringar och stigande förväntan på trafiksäkerhet sätter också transportsystemet under investeringstryck.

Allt detta pekar på ett behov av en ny infrastrukturpolitik. Till detta vill Riksförbundet M Sverige, som svenska bilisters företrädare, bidra. Framför er ligger därför vår analys av behoven och våra åtgärdsförslag.





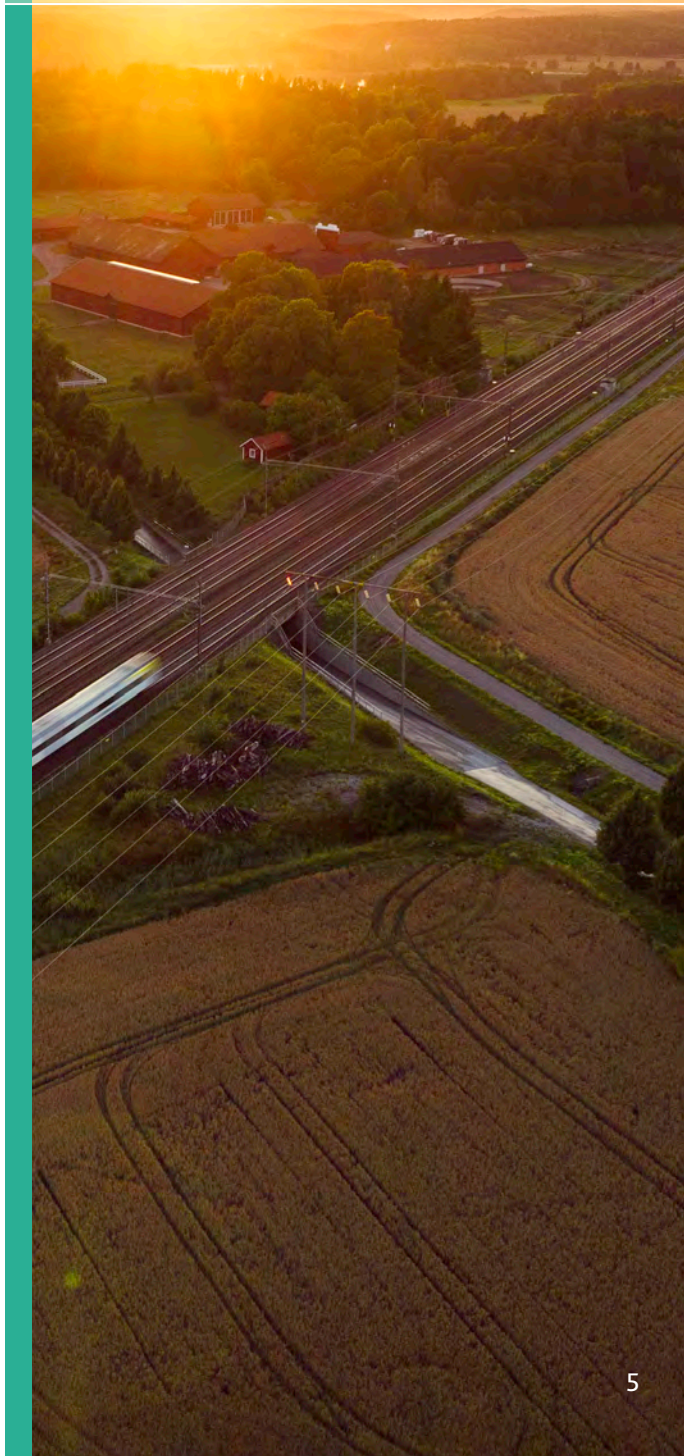
# Innehåll

**1** FINANSIERING AV VÄGNÄTET

**2** ETT SÄKRARE VÄGNÄT

**3** ETT TILLGÄNGLIGT VÄGNÄT

**4** EN GRÖN INFRASTRUKTUR





# 1

## FINANSIERING AV VÄGNÄTET

### Systematisk underfinansiering får konsekvenser

Transportinfrastrukturen, och i synnerhet väginfrastrukturen, har under decennier underfinansierats systematiskt. Det vägnät som utvecklades kraftigt under 1900-talets mitt har på senare år inte förvaltats på ett långsiktigt hållbart vis, med växande funktionsbrister som följd. Det har under lång tid funnits ett stort glapp mellan tilldelningen av resurser till infrastrukturen och den nivå som hade behövts för att kunna underhålla och utveckla transportnäten.

Över 60 procent av det svenska vägnätet är byggt före 1970 och många vägar har överskridit sin tekniska livslängd. Det har länge varit allmän kunskap att livslängden för vägarnas bärande konstruktion är 40–60 år. Man har haft god tid på sig att säkra finansieringen för dessa behövliga investeringar, men i stället har problemen skjutits på framtiden. Detta är ett ansvarslost förvaltarskap som resulterar i högre kostnader och försämrad mobilitet.

Trots sedan länge kända behov har vägunderhållet bortprioriterats till den grad att det nu finns en underhållsskuld till vägtrafiken på 25 miljarder kronor.

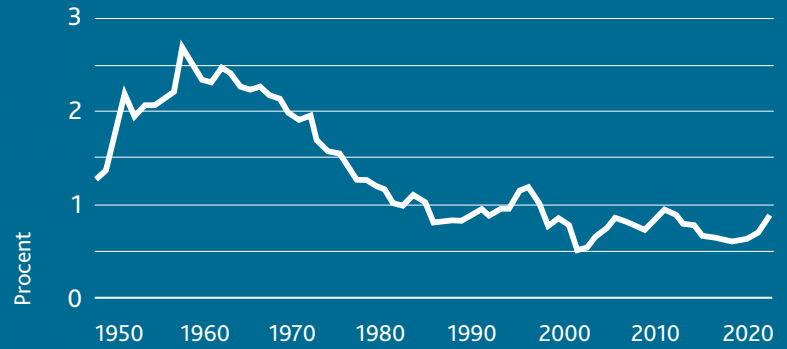
Det är kostnaden för åtgärder som redan borde ha genomförts. Med nuvarande anslagsnivåer beräknas underhållsskulden för vägnätet ha mer än tredubbats till 76,5 miljarder kronor år 2033, enligt Svenskt Näringslivs beräkningar.

När nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard kan inte vägsystemets funktion upprätthållas kostnadseffektivt. Detta gör i sin tur att vägnätets tillstånd stadigt försämras och att investeringsbehoven ökar ytterligare.

Underlåtenhet att bekosta underhållet nu, innebär kapitalförstöring eftersom det över tid är billigare att underhålla än att akut laga vägskador. Förutom slöseri med skattepengar innebär det eftersatta underhållet samhällsekonomiska kostnader för både privatbilister och näringslivet. Det handlar om kostnader för ökat slitage på fordon men även längre restider som drabbar arbetspendlare och företag. Det rör sig om exempelvis beslutade nedsättningar av skyltad hastighet, som en konsekvens av osäkra vägar, men också naturliga hastighetssänkningar när folk tvingas köra under skyltad hastighet till följd av undermåliga vägar.



## STATLIGA INFRASTRUKTURINVESTERINGAR SOM ANDEL AV BNP

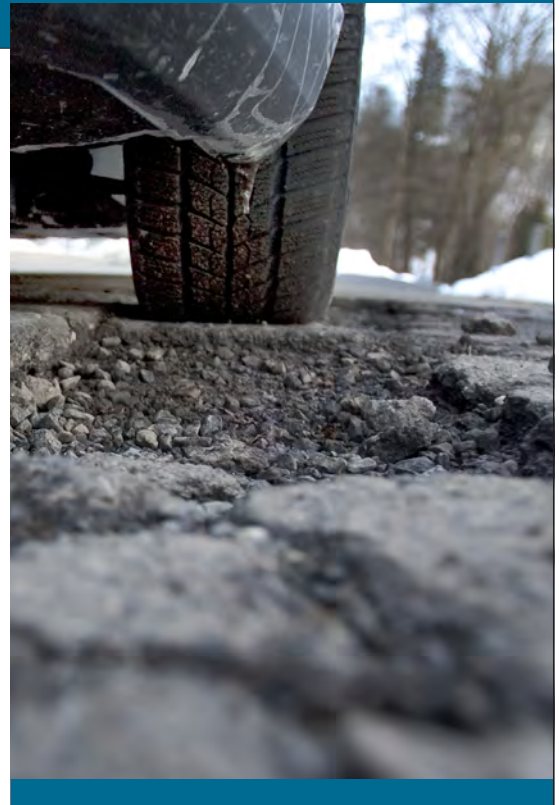


Källa: SCB och Byggföretagen

## DET EFTERSATTA UNDERHÅLLETS EFFEKTER

Det bristande vägunderhållet gör att vägarna bryts ned i snabb takt och att funktionen försämras. Elva procent av de statliga vägarna är i mycket dåligt skick och 23 procent i dåligt skick, enligt Transportföretagen. Andelen vägar i mycket dåligt skick väntas öka till 32 procent fram till 2030. Underfinansieringen gör att pengarna inte samtidigt räcker till att förbättra tillstånden på de prioriterade högtrafikerade vägarna och att samtidigt underhålla det lågtrafikerade vägnätet. Detta gör att skillnaderna i vägkvalitet kommer att öka allt mer, när de lågtrafikerade vägarna i glesa delar av landet kommer att försämrans i högre grad.

Trafikverket räknar med försämrad funktionalitet på 71,3 procent av vägnätet fram till 2033. Försämringen gäller vägtyperna *Övriga för näringslivet viktiga vägar*, *Vägar som är viktiga för landsbygden* samt *Övriga vägar*. Utöver konsekvenser för mobilitet och tillväxt medför detta negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Ojämnheter och spår-bildning i vägbanan och bristande underhåll av räcken och vägmarkeringar försämrar vägsäkerheten.



## DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

### Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### Funktionsmål

Transportsystemet ska verka för bättre funktion för:

- medborgarnas resor
- näringslivets transporter
- tillgänglighet regionalt och mellan länder
- jämställdhet
- funktionshindrade
- barn och unga
- kollektivtrafik, gång och cykel

### Hänsynsmål

Transportsystemet ska anpassas med hänsyn till:

- klimat
- folkhälsa
- landskap, biologisk mångfald och djurliv
- trafiksäkerhet



## Politisk nedprioritering av väginfrastrukturen

Utöver den generella underfinansieringen av transportinfrastrukturen har vägnätet särskilt underprioriterats i förhållande till dess användande och samhällsekonomiska betydelse. Trots att 80–90 procent av Sveriges persontransportarbete och över hälften av godstransportarbetet sker på väg, är vägnätets andel i den senaste nationella infrastrukturplanen bara 30 procent. Vägarnas andel av nyinvesteringar är endast 15 procent. Trots att investeringar i vägnätet ger mest samhällsnytta per satsad krona har en stor underhållsskuld tillåtits byggas upp.

I årtal har svenska regeringar trotsat de samhällsekonomiska underlag, och därmed följande rekommendationer om investeringar, som bland annat Trafikverket presenterat för att i stället satsa efter egna trafikslagspreferenser. Politikerna har prioriterat bort samhällsekonomiskt lönsamma väginvesteringar som ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för att i stället satsa på dyra snabbtåg och andra mindre lönsamma projekt. Satsningarna i infrastrukturen har inte riktats dit där de skulle ha gjort mest nytta, vilket hämmar utvecklingen mot en mer tillgänglig, hållbar och säker mobilitet.

Fler än åtta av tio persontransporter och hälften av godstransporterna går på väg, enligt Trafikanalys. Ändå föreslogs 85 procent av nyinvesteringarna i senaste nationella infrastrukturplanen att gå till järnvägen. Denna politiska riktning har motiverats med klimatskäl trots att ökad investering i spårtrafik, höjda drivmedelsskatter och andra styrmedel visat sig ha mycket liten effekt i form av minskat bilresande: sedan millennieskiftet har andelen bilresande bara minskat med tre procentenheter. Detta beror på att de flesta svenskar behöver bilen för en fungerande vardag. Majoriteten av alla bilresor som görs i Sverige sker inte på sträckor och tider där tågresande kan konkurrera.

När Trafikverket väger samman bygg- och underhållskostnader, restidvinster, klimat- och miljöeffekter samt olyckskostnader kan de uppvisa samhällsnyttan för olika infrastruktursatsningar. I dessa beräkningar framkommer att underhåll av vägar följt av nyinvesteringar i vägar är de satsningar som ger störst nytta per krona. Den allt snabbare omställningen av fordonsflottan till laddbar teknik kommer att förstärka denna effekt.

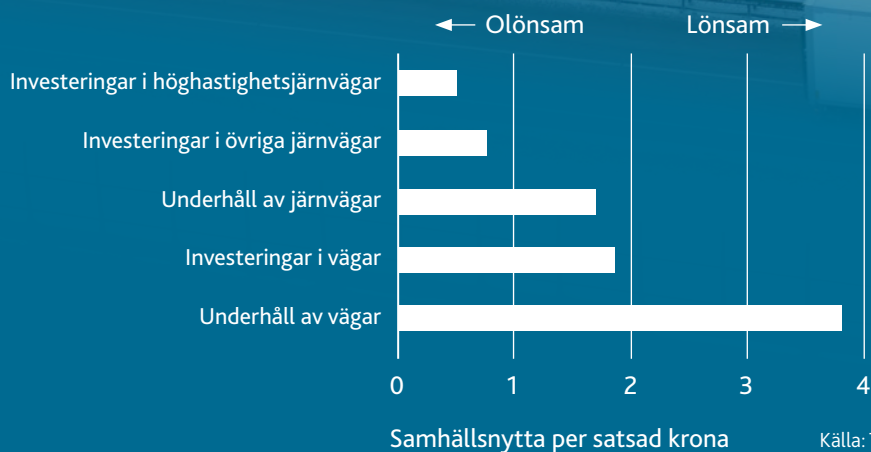


I den senaste nationella infrastrukturplanen listade Trafikverket 27 infrastrukturprojekt som de skulle genomföra om de fått större resurser till sitt förfogande. Samtliga dessa var väginvesteringar med hög samhällsekonomisk lönsamhet, men som på grund av politiska direktiv inte blir av.

Alla transport- och trafikslag behövs i Sverige och är

viktiga komponenter i den samlade transportinfrastrukturen. I verkligheten står inte trafikslagen emot varandra eftersom vi tar bilen till tåget och bussen till flyget. Däremot bör fördelningen av medel bättre avspeglade trafikslagens användande och i högre grad utgå från samhällsekonomisk effektivitet. Därför bör väginfrastrukturens andel av finansieringen i den nationella planen öka.

### SAMHÄLLSEKONOMISK AVKASTNING AV SATSNINGARNA I FÖRSLAGET TILL INFRASTRUKTURPLAN



## RIKSREVISIONEN DÖMER UT DEN SVENSKA INFRASTRUKTURPOLITIKEN

Den svenska infrastrukturpolitiken bedrivs ineffektivt. Det är slutsatsen av Riksrevisionens granskning av den nationella planen för transportinfrastrukturen. Det som tydligast bidrar till detta är den för långt gångna politiska detaljstyrningen när det kommer till investeringar i infrastrukturen. Resultaten av denna politiska styrning har inte minst blivit att pengar flyttats från vägnätet till andra transportslag. Sammantaget har snedvridningen lett till att investeringar och underhåll av infrastrukturen inte gjorts med hänsyn till samhällsekonomisk nytta eller de transportpolitiska målen. Enligt Trafikverket hade en fördelning av medel efter samhällsekonomisk nytta medfört att andelen av budgetramen som går till väginvesteringar hade gått från en tredjedel till hälften och att trafiksäkerhetsnyttorna hade fördubblats.

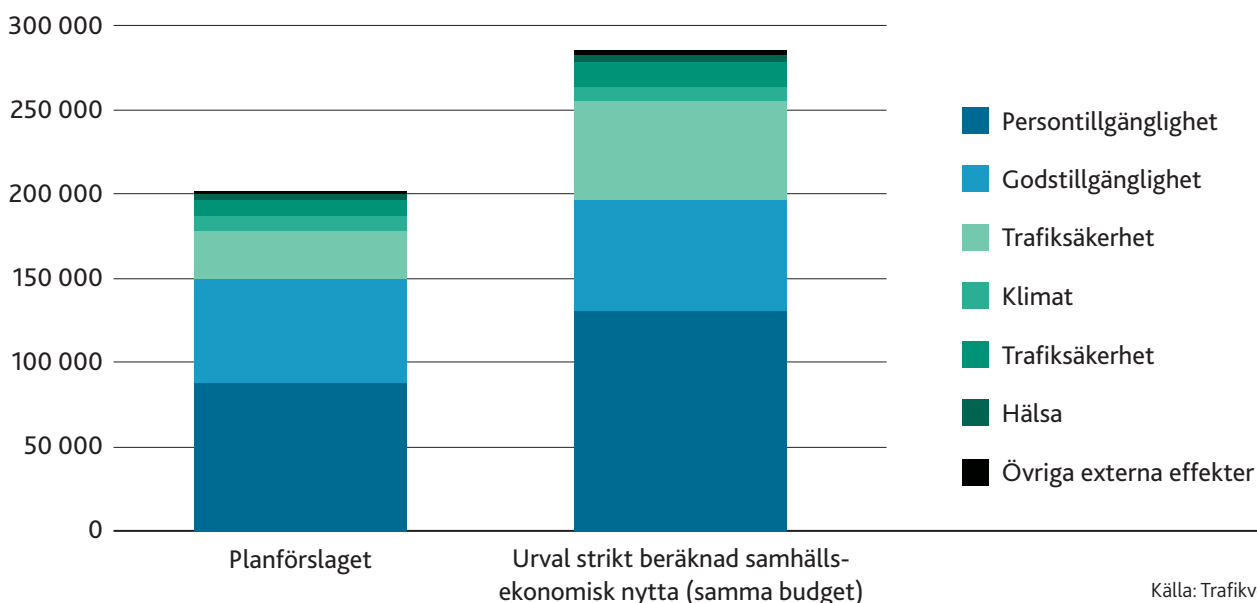
*”Vi konstaterar att den nationella planen inte bidrar effektivt till de transportpolitiska målen. [...] För det första visar vår statistiska analys att det inte fanns något statistiskt samband mellan den bedömda samhällsekonomiska lönsamheten för de olika åtgärderna och sannolikheten att de skulle väljas som nya åtgärder i Trafikverkets planförslag eller regeringens fastställelsebeslut. Samhällsekonomi hade alltså ingen märkbar påverkan på vilka åtgärder som valdes. För det andra är nationell plan för 2022–2033 samhällsekonomiskt olönsam i sin helhet. För det tredje fanns det bortvalda åtgärder med mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet som hade kunnat väljas i stället för de som valdes, vilket hade inneburit en större effekt till samma kostnad.”*

- citat ur Riksrevisionens granskning 2023:25 av Nationell plan för transportinfrastrukturen



### NYTTOR AV NAMNGIVNA INVESTERINGAR I PLANFÖRSLAGET RESPEKTIVE URVALET STRIKT EFTER BERÄKNAD LÖNSAMHET

Miljoner kronor



Källa: Trafikverket



## M Sverige föreslår:

- 1.** Öka anslaget till vägunderhållet så att underhållsskulden kan betas av till slutet av nuvarande planperiod 2033.
- 2.** Hög infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP. Över 60 procent av det svenska vägnätet är byggt före 1970 och många vägar har överskridit sin tekniska livslängd. Ökade anslag till infrastruktur krävs för att vidmakthålla och utveckla vägnätet.
- 3.** Öka väginfrastrukturens andel av finansieringen i nationell plan. Fördelningen av medel bör bättre avspegla trafikslagets användande och i högre grad utgå från samhällsekonomisk effektivitet. Prioritetsordningen gällande infrastrukturinvesteringar bör i ökad omfattning styras av storleken på samhällsnyttan.
- 4.** Utred alternativ till statlig finansiering som komplement för att säkerställa finansiering av framtida större infrastrukturinvesteringar. Utred om offentligprivat samverkan (OPS) inom transportinfrastrukturen skulle kunna påskynda och effektivisera planerade större vägprojekt.
- 5.** Fler vägsäkerhetsåtgärder, såsom justering av vägräcken eller feldoserade kurvor, bör genomföras i samband med ordinarie underhållsbeläggning och väg reparationsarbeten. Det skulle öka kostnads-effektiviteten.
- 6.** Tilldela myndigheten Trafikanalys uppgiften att systematiskt och löpande granska Trafikverkets genomförande av planering, byggande och drift.





# 2

## ETT SÄKRARE VÄGNÄT

### Infrastrukturens påverkan på trafiksäkerheten

Sverige har en stark tradition av trafiksäkerhetsarbete och är en av världens ledande nationer på området. År 1997 fattade riksdagen beslut om Nollvisionen med målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. Sedan dess har stora framsteg gjorts och antalet dödsolyckor har minskat. Men fortfarande finns mycket kvar att göra. 227 personer omkom i vägtrafikolyckor under 2022, och siffrorna för 2023 är oroväckande.

År 2020 beslutades om ett nytt etappmål i Nollvisionen där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras ytterligare till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Infrastrukturen riskerar att bli den svaga länken i trafiksäkerhetsarbetet och strävan mot Nollvisionen när underhåll och nyinvesteringar uteblir. Infrastrukturpolitiken bedrivs i dag inte på ett sätt som effektivt bidrar till ökad trafiksäkerhet och fler räddade liv. I dag är var åttonde svensk väg i mycket dåligt skick.

Som Riksrevisionen konstaterat skulle trafiksäkerhetsnyttorna ha kunnat öka betydligt, åtminstone fördubblats, bara genom att styra åtgärderna i infrastrukturen efter samhällsekonomisk lönsamhet.

**DET FINNS 84 022 KM STATLIG VÄG I SVERIGE**

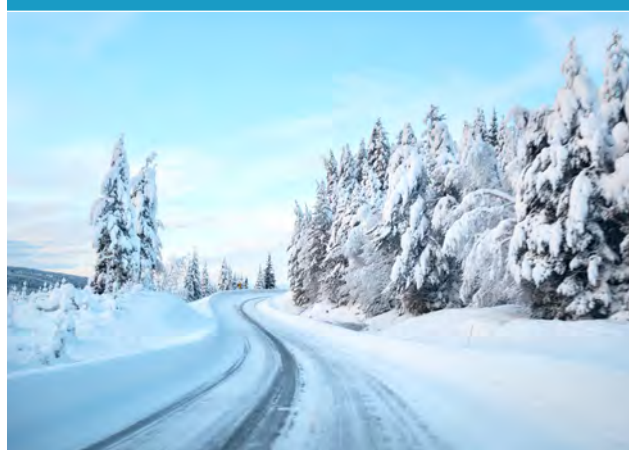
**11 %** har mycket dåligt tillstånd

**23 %** har dåligt tillstånd

**26 %** har tillfredställande tillstånd

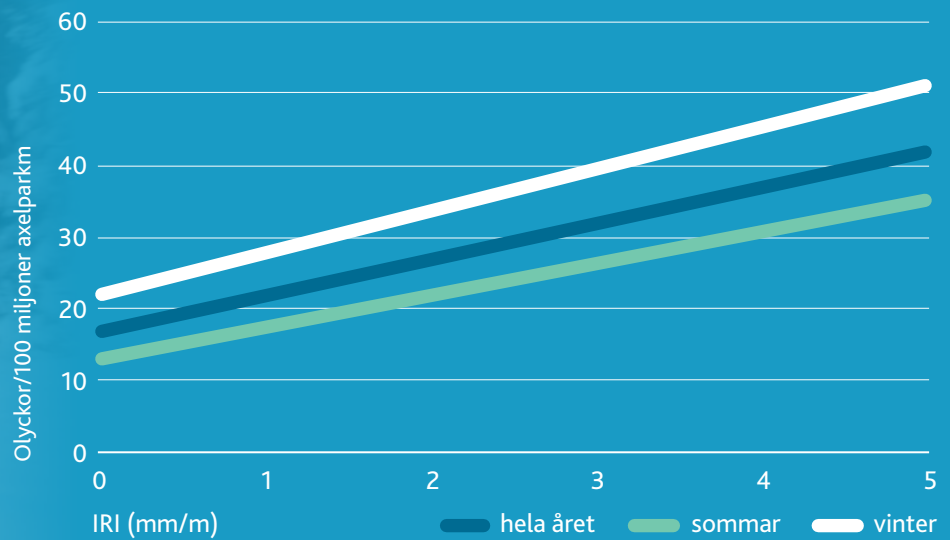
**25 %** har bra tillstånd

**15 %** har mycket bra tillstånd



## SAMBAND MELLAN IRI-VÄRDE OCH OLYCKSKVOT

Antal olyckor/100 miljoner axelparkilometer



Källa: VTI

När nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard kan inte vägsystemets funktion och säkerhet upprätthållas kostnadseffektivt. Redan under den nationella infrastrukturplanens nuvarande planperiod 2022–2033 räknar Trafikverket med att funktionaliteten försämras på tre av sex vägtyper, vars vägar utgör 71,3 procent av det statliga vägnätet. Resultatet blir vägar med mer frekventa potthål, långsgående slitage och lapptäckeslagningar.

Detta är en farlig utveckling ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Ojämna och guppiga vägar medför sämre kontakt mellan väg och däck. Ojämna vägar kan även medföra ökad dåsighet, nedsatt förmåga att hantera fordonet och att föraren blir mindre observant på andra trafikanter eftersom koncentrationen måste riktas mot vägen.

Ojämna vägtyper inverkar även på andra sätt på risken att skadas i trafiken. Utöver trafikfarliga fordonsrörelser och färdupplevelser finns risk för trafikfarliga dynamiska laster, vattenplaningsolyckor på grund av otillräcklig avvattning och svårigheter att utföra effektiv vinterväghållning.

## Dödsfällor och farliga vägavsnitt

Ska antalet dödsolyckor minska krävs större satsningar på att bygga bort de farligaste vägavsnitten längs svenska vägar. Få omkommer på släta, breda mittseparerade vägar. Den relativa risken att dödas är högre på smala vägar med lägre hastighet än på motorvägar med hög hastighet. Detta beror på att de mindre vägarna har sämre underhållsstandard och fler brister i vägmiljön.

Att bygga fler mötesseparerade vägar är en effektiv metod för att bygga bort antalet dödliga möteskrascher. Antalet dödsolyckor minskas med minst 70 procent på högtrafikerade vägar som mittsepareras. Men utbyggnaden går alldeles för långsamt. Fler vägar måste bli mötesfria.

Vid sidan av detta måste större fokus riktas mot singelolyckorna som fortfarande är ett stort problem. Dessa inträffar inte sällan på regionala vägar och kan i många fall elimineras genom enkla åtgärder. Det är dessutom ofta billigare att åtgärda farliga brister i väg och vägmiljö per räddat liv än att exempelvis bygga tre- eller fyrfältsväg. Osäkra vägavsnitt i form av exempelvis farliga kurvor, obehagliga järnvägsövergångar samt penetrerande vägräcken och betongpelare måste byggas bort. Oskyddade bergklackar och träd i ytterkurvor måste inventeras.

## MITTSEPARERING OCH SKYDDSRÄCKEN

Införandet av mitträcken på delar av det svenska vägnätet har inneburit att antalet mötesolyckor med svåra konsekvenser har minskat avsevärt. Antalet dödsolyckor minskas med minst 70 procent på högt trafikerade vägar som mittsepareras. Men utbyggnaden går alldeles för långsamt. Fler vägar måste bli mötesfria. Det är ett effektivt sätt att rädda liv.

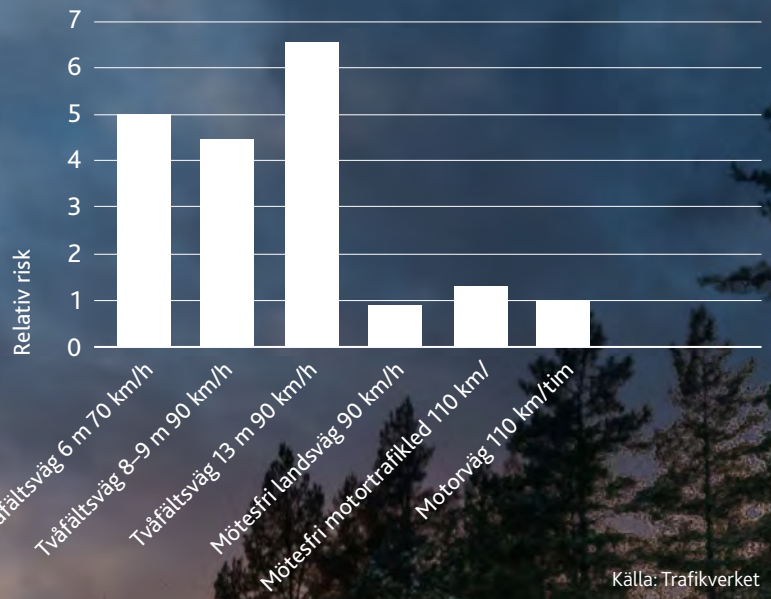
Skyddsräcken används vid broar och farliga vägvagnsnitt för att minska skadeomfattningen då kollisioner och avåkningar sker. Syftet är att behålla fordonet på vägbanan, hellre än att exempelvis fara utför skarpa slänter, mot fasta föremål eller av en bro-

övergång. Vägräckens funktion är även att förhindra mötande trafik att kollidera vid en eventuell avåkning. Sidoräckan minskar antalet avåkning som slutar med personskada med cirka 40 procent.

För att vägräcken ska ha sin skyddande funktion måste de också vara korrekt utformade och monterade. Tvärtom har felaktigt utformade räcken inte bara lägre skyddande effekt, utan kan också orsaka eller förvärra olyckor. Exempel på felande räcken är sådana som är för korta eller där räckets ände viks ned mot marken, alternativt avslutas tvärt mot den mötande trafiken.



## RISKEN ATT OMKOMMA MINSKAR KRAFTIGT PÅ MÖTESFRIA VÄGAR

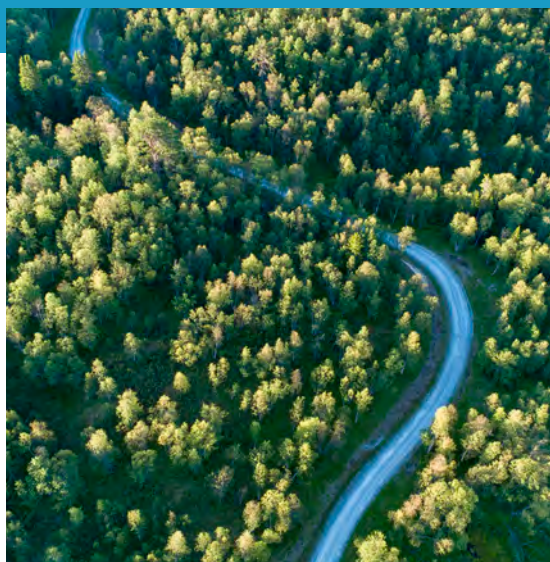


Källa: Trafikverket

## FARLIGA KURVOR

Närmare hälften av alla trafikolyckor sker i horisontalkurva, trots att betydligt mindre tid av vår körning sker i kurva än på raksträcka och genom korsning. Andelen av alla trafikolyckor som sker just i kurvor är särskilt hög på landsväg, där skadeföljden också i allmänhet är svårare.

För att kunna färdas säkert i en kurva behövs friktion mellan däck och vägbanan. Kurvans krökningsradie och körfältets lutning i sidled avgör hur mycket friktion som behövs för att klara en kurvtagning i en given hastighet. Felutformade kurvor ökar risken för ett fordon att hamna på fel vägbanan, få sladd eller åka av vägen. På vägar med feldoserade kurvor och hög vägfriktion finns också risk att fordon med hög tyngdpunkt välter.

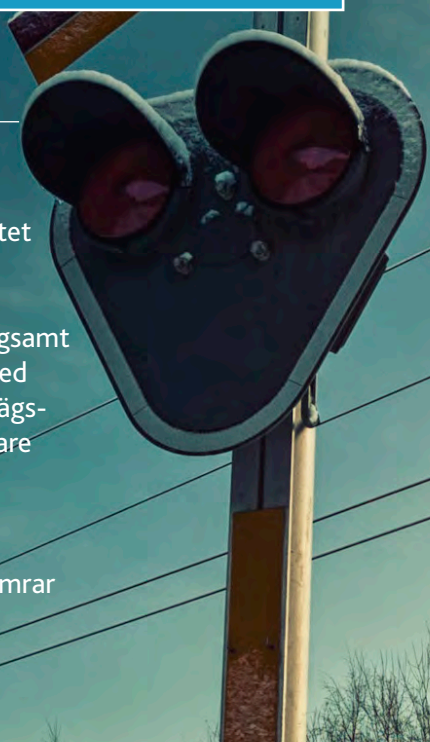


## JÄRNVÄGSÖVERGÅNGAR

Årligen inträffar cirka 30 allvarliga olyckor vid järnvägsövergångar med i genomsnitt fem omkomna per år. Fortfarande saknar cirka 3 400 järnvägsövergångar säkerhetsanordningar i form av bommar, ljus- eller ljudsignaler. Det är en majoritet av Sveriges 6 500 järnvägsövergångar.

Obevakade järnvägsövergångar är en kvarleva från svunnen tid då tågen gick långsamt och lät högt. Trots att tågen har utvecklats till att bli allt tystare och snabbare med längre bromssträckor, finns fortfarande tusentals obevakade och livsfarliga järnvägsövergångar kvar. Tåg kan ha bromssträckor på över en kilometer. Även om en förare upptäcker en fara vid en plankorsning kan det redan vara för sent att bromsa.

I stället för att förse plankorsningarna med bommar, ljus och ljudsignaler är den vanligaste åtgärden i dag att helt enkelt ta bort järnvägsövergången. Detta försämrar mobiliteten lokalt. Lantbrukare och andra landsbygdsbor blir drabbade när deras överfart tas bort.

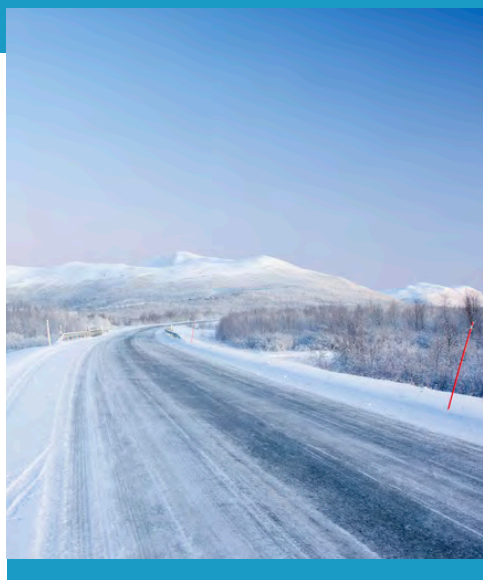


## FARLIGA SIDOOMRÅDEN

Farliga sidoområden är orsak till många allvarliga singelolyckor på landsväg. När farliga föremål inte rensas bort riskerar de att bli dödsfällor om en bil hamnar utanför vägbanan.

I svenska vägmiljöer finns många livsfarliga penetrerande vägräcken, betongpelare och icke-deformerbara stolpar, liksom oskyddade bergväggar och stenblock. Siktsskyddande växtlighet tillåts i många fall att växa sig för högt.

En annan riskfaktor är där trafikens säkerhetszon är för smal, så träd och stolpar står nära väggkanten. Trafikverket har tidigare visat att säkerhetszonerna generellt varit för smala, och att i 44 procent av de dödliga singelolyckorna var inträngningen av fasta föremål i kupén så stor, att bilbälte inte kunde rädda livet.







## M Sverige föreslår:

**7.** Staten bör bygga fler mötesfria vägar i syfte att minska antalet mötesolyckor.

**8.** Bygg bort de felutformade och farliga kurvorna på det statliga vägnätet.

**9.** Förse obevakade järnvägsövergångar med bommar, ljus- och ljudsignaler.

**10.** Bygg längre vägräcken med rätt utformning.

**11.** Rensa bort fler farliga föremål längs vägarna.

**12.** Bygg fler rastplatser, parkeringsplatser och stoppfickor längs vägarna för att öka möjligheten till pauser.

**13.** Bygg automatiska nykterhetskontroller i alla hamnar och på andra strategiska platser.





# 3

## ETT TILLGÄNGLIGT VÄGNÄT

Vägnätet är en förutsättning för att hålla ihop Sverige. Det ska vara möjligt att bo, arbeta, driva företag och bilda familj i hela landet. Ett fungerande och tillgängligt vägnät är för de flesta avgörande för att läkaren, affären eller skolan ska vara tillgänglig. Staten har satt upp mål om att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas, liksom mål om en levande landsbygd, regional tillväxt och regionförstoring genom smidigare pendling. Ska dessa mål kunna uppnås måste den statliga transportinfrastrukturen bidra till detta.

### Landsbygdens vägar

Bristande finansiering av underhåll drabbar landsbygden först och värst eftersom vägar i högtrafikerade och tätbefolkade områden prioriteras högre. Under nuvarande planperiod (fram till 2033) räknar Trafikverket med att funktionaliteten försämras på tre av sex vägtyper. För vägtyp 5, *Vägar viktiga för landsbygden*, kommer både robusthet och kapacitet att försämrast.

Bristande underhåll och investering i landsbygdens vägar gör att funktionaliteten försämras. Det leder

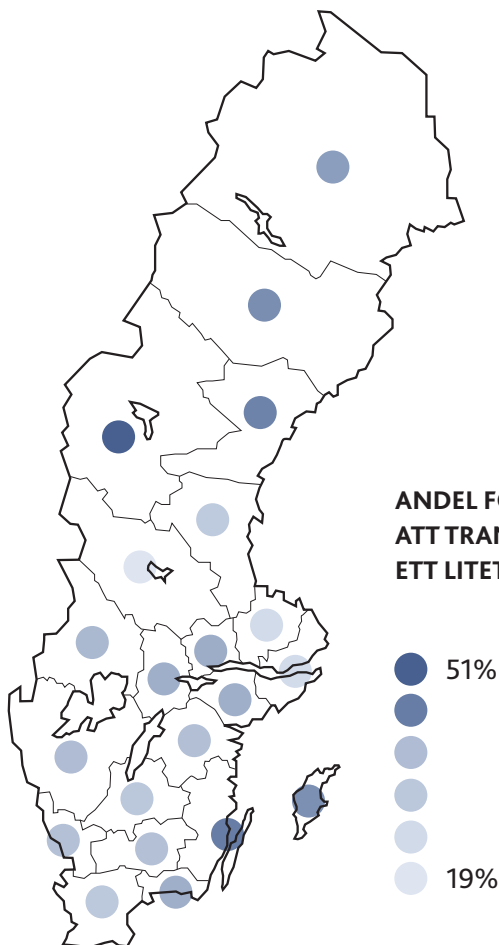
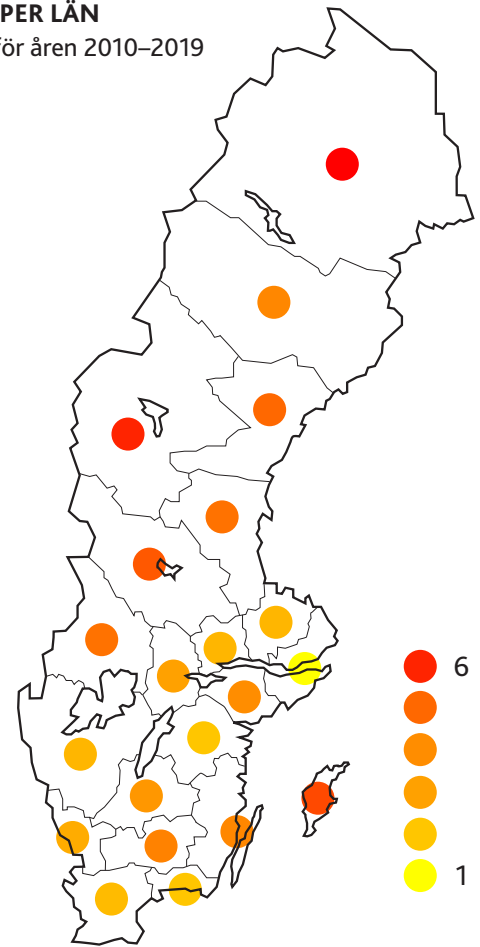
till ökad olycksrisk och/eller sänkta hastigheter. Möjligheten att pendla försämras och restiderna ökar, vilket gör det svårare att leva och verka på landsbygden. Med nuvarande finansieringsnivåer kommer funktionaliteten på de högst prioriterade vägarna att kunna upprätthållas, medan tillståndet på det lågtrafikerade vägnätet kommer att försämrast kraftigt under kommande decennium.

Det råder redan i dag stor regional ojämlikhet gällande vägkvalitet, andelen mittseparerade vägar och risk att dö i trafikolyckor. Storstadslänen och andra län i Svea- och Götaland har låga dödstal, medan skogslänen utmärker sig med flerfaldigt högre dödstal per 100 000 invånare. Medan det genomsnittliga dödstalet för hela riket har minskat över tid, har ojämlikheten mellan länen i Sverige ökat kraftigt. Åtgärder för att minska den oproportionerligt höga dödsrisken på inte minst Norrlands och Värmlands vägar måste prioriteras. Medel till länsplanerna är för flera län så låga att det tar uppåt hundra år att mötteseparera de allra viktigaste och högst trafikerade vägarna. Därför måste anslagen till länsplanerna för transportinfrastrukturen öka.

Staten behöver även inta ett tydligare huvudmannaskap, inte minst gällande reglering, för att säkra fortsatt god förvaltning av det enskilda vägnätet. En mindre andel av det enskilda vägnätet, cirka 7 500 mil, delfinansieras i dag av statliga bidrag. Pengarna kan sökas för byggande av broar, utbytning av trummor, dikning eller bärighetshöjande åtgärder. Kraven är att vägen ska vara öppen för allmän trafik, väl underhållen och trafiksäker.

Anslagen till vägföreningar behöver höjas, eftersom trafiken blir allt tyngre. Timmerbilar och andra för näringslivet viktiga transporter går ofta på enskilda vägar. Näringslivet bör i högre grad stötta de enskilda väghållarna. Statsbidraget bör höjas från 70 till 90 procent när väghållare exempelvis ska renovera broar för bättre bärighet.

**ANTAL OMKOMNA PER 100 000 INVÅNARE, PER LÄN**  
Genomsnitt för åren 2010–2019



**ANDEL FÖRETAG 2019 PER LÄN SOM ANSER ATT TRANSPORTINFRASTRUKTUREN UTGÖR ETT LITET ELLER STORT PROBLEM**





## Höjda hastigheter, inte längre restider

På senare år mobiliteten i Sverige fått bakslag i och med hastighetssänkningar på det svenska vägnätet. Bara mellan år 2011 och 2020 fick 816 mil väg räknat i båda riktningar nedsatt hastighet runtom i landet. Detta har medfört längre restider för både privat- och yrkestrafik.

Hastighetsnedsättningarna har skett av trafiksäkerhetsskäl eftersom utbyggnaden av mitträcken och viltstängsel gått för långsamt och underhållet av vägarna brister.

Sänkta hastigheter gör avstånd längre, mätt i tid, och försvårar såväl arbetslivet som vardagen. Sverige krymper och samhällsmålet om regionförstoring motverkas.

Hastighetsnedsättningar har även inverkan på det eftersatta underhållet. När hastigheten sänks minskar underhållsstandarden på vägen, som definieras utifrån trafikvolym och skyltad hastighet. Utöver

längre avstånd får alltså trafikanterna sämre vägunderhåll.

Denna utveckling måste brytas. Väginfrastrukturen måste uppvärderas och tilldelas mer resurser. Målet måste vara ett transportsystem som krymper avstånd, sänker trösklarna och för oss närmare varandra.

Det ska vara möjligt att bo och verka i hela landet och att arbeta även utanför den egna kommunen. Med kortare restider blir arbetsmarknadsregionerna större och möjligheten att bo utanför storstäderna förbättras.

Enligt Trafikverket behöver 700 mil statlig väg byggas om med mitträcken och andra åtgärder för att kunna möjliggöra högre hastigheter. Med högre anslag till vägarna kan både mobiliteten och trafiksäkerheten förbättras i hela landet.

## Bättre mobilitet med nya motorvägar

Både vidmakthållandet av nuvarande vägar och nyinvesteringarna i väg är underprioriterade. I den nationella transportinfrastrukturplanen för 2022–2033 får vägnätet bara 15 procent av nyinvesteringarna.

I stället för att sänka hastigheterna bör staten investera i nya säkra vägar med bättre framkomlighet. Ett första steg i denna satsning är att höja kvaliteten på Europavägarna.

De flesta föreställer sig en Europaväg som en motorväg med åtminstone två filer i varje riktning och hög trafiksäkerhet. Exempel på sådana sträckor är E4 mellan Uppsala och Mehedeby, E20 mellan Södertälje och Eskilstuna eller E18 mellan Stockholm och Enköping. Men det finns sträckor på Europavägarna

där standarden behöver höjas kraftigt. Det är inte acceptabelt med Europavägar som har så låg standard att de enbart är sex meter breda, har korsande vägar eller att trafikflödet avbryts av trafikljus.

Exempel på sträckor som behöver upprustas är E14 mellan Sundsvall och Östersund, E4 mellan Umeå och Luleå samt E20 hela vägen mellan Göteborg och Örebro. Andra prioriterade projekt är Östlig förbindelse i Stockholm, en utbyggnad av E6 genom Skåne och fyrfiligt hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg.

Vi behöver bättre standard på våra Europavägar, inte bara för trafiksäkerhet och tidsvinster, utan även för regional utveckling och tillväxt i hela landet.

## HASTIGHETSSÄNKNINGAR + KONSEKVENSER

Hundratals mil statlig väg har fått sänkta hastigheter de senaste åren. Under 2010-talet ledde hastighetsnedsättningarna till en ökning av antalet fordonstimmar med 2,5 miljoner timmar för personbilar till en samhällsekonomisk kostnad av en miljard kronor per år, enligt Transportföretagen. De tunga transporterna ökade fordonstimmarna med 950 000 till en samhällsekonomisk kostnad av ytterligare 319 miljoner kronor.

## Förbättrad framkomlighet i städer

I många svenska städer har det på senare tid be-  
drivits en uttalad politik i syfte att minska bilåkan-  
det. Körfält för bilar har plockats bort, bilfria gator  
har skapats och antalet centrala parkeringsplatser  
har minskat.

Politiken har ofta syftat till att genom målstyrning  
förmå fler personer att "ställa bilen" och i stället  
välja cykeln oavsett ärende. Denna politik grundar  
sig i en förlegad syn på bilen som inte tar hänsyn  
till utvecklingen mot utsläppsfria, tysta bilar med  
hög säkerhet. Konsekvensen blir ett besvärligare  
livspussel för både de som bor i städerna och de  
som reser in till städerna för att arbeta, handla  
eller uppsöka samhällsservice. Som metod för att

öka andelen cyklister har det dock visat sig vara en  
misslyckad strategi. Det beror på att resor med bil  
ofta det bästa alternativet eftersom en resa ofta är  
en del av en serie resor och inte bara sker fram till  
och tillbaka från en destination. Tidsvinst, trygghet,  
trafiksäkerhet, dåligt väder, transport av medpas-  
sagerare eller varor är andra viktiga motiv till att  
människor fortsatt väljer bilen trots allt svårare  
förutsättningar.

Det ska vara lika enkelt att resa efter eget behov  
med bil i staden som på landsbygd. Infrastrukturen  
i våra större städer behöver byggas ut för att öka  
framkomligheten och minska köerna. Argumenten  
för att bedriva bilfientlig politik i våra städer faller i  
takt med omställningen till en fossilfri fordonsflot-  
ta. Östlig förbindelse och andra projekt för att öka  
tillgängligheten bör ges skyndsam finansiering.





## M Sverige föreslår

**14.** Nyinvestera i och bygg ut motorvägarna. På sikt bör Europavägarna genomgående breddas till att vara minst 2+2-vägar för att säkerställa god nivå av framkomlighet och trafiksäkerhet.

**15.** Minska den regionala skillnaden i vägkvalitet. Anslagen till länsplanerna i Nationell plan för transportinfrastruktur måste öka.

**16.** Staten bör göra en riktad satsning på att öka takten i mittsepareringen av det svenska vägnätet i stället för att sänka hastighetsgränserna. Utvecklingen mot mötesfria vägar går alldeles för långsamt, inte minst i norra Sverige.

**17.** Ge Trafikverket i uppdrag att ange specifika objekt eller andra åtgärder i landsbygderna, som ska prioriteras i transportplaneringen på regional och nationell nivå.

**18.** Ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för det enskilda vägnätet.

**19.** Bygg fler pendlarparkeringar vid tågstationer och busshållplatser. Alla transportslag behövs och bör länkas samman för att förbättra mobiliteten i stad och på landsbygd.

**20.** Bygg ut infrastrukturen i och runt våra större städer för att öka framkomligheten och minska köerna. Genom ringleder minskar trafiktrycket inne i städerna.

**21.** Separera motortrafik från oskyddade trafikanter genom bland annat fler friliggande cykelvägar.

**22.** Fler parkeringar och ökad framkomlighet i de större städerna behövs, så att det blir lättare att ta sig till arbete, samhällsservice och butiker. Antalet nya parkeringsplatser vid nybyggnation av bostäder måste öka.





# 4

## EN GRÖN INFRASTRUKTUR

### Bättre hänsyn till klimat och miljö

Utöver bättre funktion och säkerhet ska det svenska transportsystemet utvecklas med hänsyn till miljö, klimat och hälsa. Utbyggnad av infrastrukturen kan innebära förlust, minskning eller störning av naturliga och mänskliga livsmiljöer, inklusive värdefulla kultur- och naturmiljöer, liksom skapa barriärer i landskapet. Det behöver utvecklas en grön infrastruktur som i högre grad möjliggör för människan att leva sida vid sida med djuren. Infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden behöver minskas och trafiken ska bidra till att förbättra människors livsmiljö.

Den svenska väginfrastrukturen behöver utvecklas för att stärka mobiliteten och tillgängligheten så att vi i Sverige kan leva rikare och friare liv. Men lika stort fokus bör ligga på att begränsa vägnätets negativa påverkan på samhället och oss människor. Den mest påtagliga negativa aspekten är naturligtvis dödsfall och skador i trafikolyckor, något som diskuteras i tidigare kapitel. Men trafiken kan också medföra försämrad luftkvalitet, höga bullernivåer,

estetiska förluster samt genom barriärskapande begränsa tillgången till närliggande natur.

Vägtrafiken har också ekologisk påverkan. Djurkolli-sioner är exempelvis ett betydande viltvårdsproblem. På senare år har antalet viltolyckor nått rekordnivåer. Varje år dödas närmare 100 000 klövvilt och uppskattningsvis 10–12 miljoner fåglar och mindre däggdjur i svenska viltpåkörningar, varför olyckorna även är ett betydande viltvårdsproblem. För arter med hög trafikdöd eller där ökande dödlighet inte kan kompenseras med ökad reproduktion eller minskad annan dödlighet, kan trafikdöden komma att leda till påtagligt minskande populationer, enligt SLU, Sveriges lantbruksuniversitet. Även på andra sätt kan den fysiska infrastrukturen med tillhörande biltrafik störa och krympa viktiga biotoper.

Infrastrukturen måste också underlätta omställningen av fordonsflottan. Ska transporter bli utsläppsfria, och på så sätt minska påverkan på klimat och lokal luftkvalitet, krävs satsningar på en pålitlig och prisvärd elproduktion, en fungerande distribution längs hela vägnätet och ökad satsning på laddinfrastruktur.



## Fler faunapassager behövs

Viltåtgärder har under lång tid varit underfinansierade och missriktade inom den svenska väginfrastrukturen. Viltstängselnätet behöver kombineras med fler åtgärder för att minska antalet viltolyckor och förbättra djurens möjlighet att röra sig genom landskapet.

Från och med 1970-talet har 840 mil viltstängsel satts upp längs svenska vägar. Sedan 2016 kompletteras i Sverige viltstängsel med andra typer av åtgärder, som faunapassager. Detta beror på att stängsel utan faunapassager skapar barriärer i landskapet och inte är tillräckligt effektiva för att stoppa viltolyckor. Djurens sök efter föda och deras parningsinstinkt gör att de ändå letar sig igenom viltstängslen. Kan djuren inte passera vägarna på ett säkert sätt förflyttas i stället olyckorna till öppningar i stängslen eller vägvagnsnitt utan viltstängsel.

Trafikverket bedömer att det saknas åtminstone ett tusental säkra faunapassager i väg- och järnvägsnätet. Faunapassager, där djuren leds över en väg via en speciell bro eller tunnel, är effektiva, men i en sammanställning över antalet faunapassager i länderna i Europa hamnar Sverige näst sist.

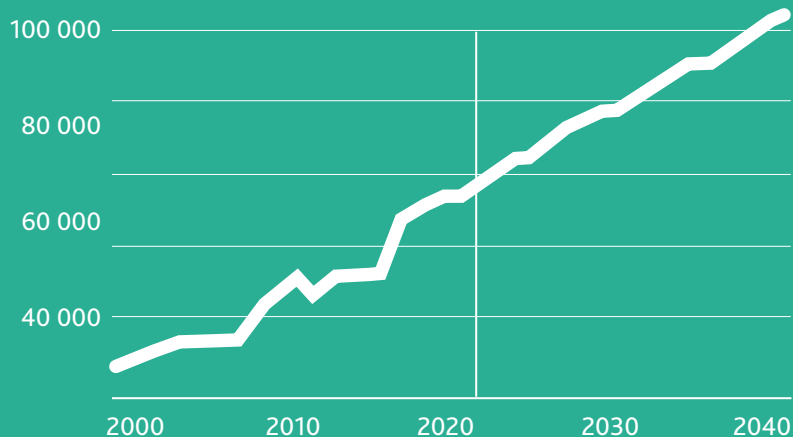
För att bryta utvecklingen mot allt fler viltolyckor föreslog Trafikverket att tolv miljarder kronor skulle satsas under planperioden 2022–2033 för att bygga 30 ekodukter, 300 faunaportar/faunabroar och 300 viltvarningssystem, vilket motsvarar två tredjedelar av behovet.

På detta sätt beräknades antalet viltolyckor halveras, men i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 finansieras endast 13 procent av åtgärdsbehoven för landskapsanpassning.



## OLYCKSPROGNOSEN FÖR VÄG MED KLÖVVILT

Antal viltolyckor på y-axeln och år på x-axeln



Källa: SLU och Trafikverket

### Minska antalet viltolyckor

På senare år har antalet viltolyckor nått rekordnivåer med cirka 65 000 rapporterade olyckor på vägarna eller i snitt en var åttonde minut. Till det kommer enligt Trafikverket ett mörkertal på 35 procent. Antalet viltolyckor har vuxit stadigt under lång tid och bara under det senaste decenniet har antalet inrapporterade viltolyckor ökat med ungefär 40 procent trots höga trafiksäkerhets- och viltvårdsambitioner samt fem decenniers aktivt arbete för att minska olyckorna.

Nu krävs ett politiskt omtag för att bryta den skenande olycksutvecklingen. Det måste byggas mer viltstängsel, särskilt på högtrafikerade vägvagnsnitt där de gör störst nytta. Stängselnätet behöver under-

hållas och repareras i högre utsträckning. Modernare viltstängsel behövs som kan hantera fler viltarter, då exempelvis vildsvin kan böka sig under många befintliga stängsel. Stängslen behöver även kombineras med andra åtgärder såsom färister, uthopp och saltstenar.

Mittseparerad väg i kombination med viltstängsel ökar trafiksäkerheten. Viltstängsel är dock ingen heltäckande lösning eftersom djuren fortsatt har behov av att ta sig över vägarna. Byggandet av enbart stängsel riskerar att flytta olyckorna till andra ställen snarare än att reducera dem. Därför behövs en satsning på säkra viltpassager.





## M Sverige föreslår, miljöåtgärder

**23.** Bygg fler publika laddstolpar. Enligt EU:s CPEV-mål bör det finnas en laddstolpe för var tionde registrerad laddbar bil. Sverige är långt ifrån att nå detta mål. Fler publika laddstolpar behövs, inte minst på landsbygden.

**24.** Samordna den nationella utbyggnaden av laddinfrastrukturen för att klargöra ansvarsfördelningen mellan stat, kommun och näringsliv. Kommunerna behöver mer stöd för att utreda behovet av laddinfrastruktur och förstå sin roll i utbyggnadsarbetet.

**25.** Stärk kapaciteten i elnäten för att möjliggöra lokal utbyggnad av laddinfrastrukturen.

**26.** Öka användningen av bullerdämpande beläggning på vägar eller bygg bullervallar för att minska bullret i känsliga områden.

**27.** Förbättra den lokala luftkvaliteten genom ökade dammbindningsåtgärder.

**28.** Satsa mer pengar på landskapsanpassning av infrastrukturen. Genom åtgärder i infrastrukturen kan natur- och kulturmiljövärden bevaras och utvecklas.

**29.** Bygg fler säkra faunapassager såsom ekodukter, viltbroar och portar. Vägar bör i mindre grad utgöra barriärer i landskapet eller vandringshinder för vattenlevande djur. De vilda djuren behöver kunna röra sig över stora områden utan att vistas på medel- och högtrafikerade vägar.

**30.** Utred hur den biologiska mångfalden kan främjas längs vägarna. Arbetet med artrika vägmiljöer bör utvecklas, men inte bidra till att öka antalet vilt- och dödsolyckor. Skötseln av artrika vägkanter måste bli bättre, invasiva arter måste bekämpas i högre utsträckning och antalet vägkilometer som bidrar till biologisk mångfald måste öka.

**31.** Modernisera viltstängselnätet. Modernare viltstängsel behövs som kan hantera fler viltarter. Stängslen behöver även kombineras med andra åtgärder såsom färister, uthopp och saltstenar.

**32.** Använd ny teknik för aktiv viltvarning i högre grad. Detta kan innefatta utrustning som identifierar djur, varnar bilisterna och tillfälligt sänker tillåten hastighet (adaptiva hastighetsbegränsningar) för trafiken när vilt finns i närheten.

**33.** Utveckla turistvägarna och restaurera fler kulturmiljövägar.

## LITTERATURLISTA:

**Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2022.**

Borlänge: Trafikverket, 2022.

**Stefan Fölster och Enrico Deiaci. Smartare infrastruktur för transporter.**

Örebro: Entreprenörskapsforum, 2023.

**Trafikverkets miljörapport 2022.**

Borlänge: Trafikverket, 2023.

**54 förslag för ökad trafiksäkerhet.**

Riksförbundet M Sverige, 2022.

**Svenskt Näringsliv. Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet.**

Svenskt Näringsliv, 2023.

**Johan Nyström. Regeringens fördubbling av det eftersatta underhållet.**

Svenskt Näringsliv, 2022.

**Jacob Lundberg. Regeringens tågfixering tränger ut nödvändiga vägsatsningar.**

Smedjan, Timbro, 2022.

**Johan Granlund. Tema: Vägsäkerhet.**

Riksförbundet M Sverige, 2023.

**Kristin Eklöf. Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll.**

Stockholm: Transportföretagen, 2021.

**Kristin Eklöf och Johan Nyström. Fler timmar i bil.**

Stockholm: Transportföretagen, 2022.

**Riksrevisionen 2023:25. Granskning av Nationell plan för transportinfrastrukturen.**

Riksrevisionen, 2023.



M SVERIGE