



2025-12-04

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Lantbrukarnas Riksförbunds (LRF) yttrande om Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) är en partipolitiskt obunden intresse- och företagarorganisation för människor och företag inom de gröna näringarna, det vill säga företag med sin bas i jord och skog såsom spannmålsodling, djurhållning, trädgårdsnäring och skogsbruk. LRFs ca 120 000 medlemmar driver tillsammans nästan 60 000 företag och det gröna näringslivet står för lite mer än 4 procent av Sveriges BNP. LRFs medlemmar finns i hela landet.

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) välkomnar Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037, särskilt det ökade fokuset på att ta igen vägnätets underhållsskuld och att stärka befintlig infrastruktur. LRF ser positivt på att landsbygdens behov lyfts fram mer än tidigare – i synnerhet satsningar på vägunderhåll, bärighet, klimatanpassning samt stöd till enskilda vägar. Samtidigt vill LRF framhålla ett antal viktiga aspekter och kompletterande synpunkter som bör beaktas i den slutliga planen.

Återtaget av underhållsskulden – rätt prioritering för hela vägnätet

LRF gläds åt att planen innehåller en historiskt stor satsning på vägunderhåll. Trafikverket bedömer att allt eftersatt underhåll på vägarna ska kunna åtgärdas under planperioden 2026–2037, vilket är ett mycket positivt besked efter årtal av underinvesteringar. Att beta av underhållsskulden kommer att öka tillförlitligheten och framkomligheten på vägnätet i hela landet, något LRF länge efterfrågat. Detta är särskilt viktigt för landsbygdens lågtrafikerade vägar, där eftersatt underhåll under lång tid har skapat frustration hos boende och företagare.

LRF vill understryka att prioriteringen av vilka vägsträckor som åtgärdas först måste ske på bredare grunder än enbart trafikmängd. Om samhällsnyttan definieras uteslutande utifrån trafikflöden riskerar de mindre trafikerade, perifera vägarna att konsekvent hamna sist och aldrig få del av upprustningen. I praktiken är alla vägsträckor viktiga för de gröna näringarna. LRF föreslår därför att vägarnas faktiska skick och eftersatthet vägs in tungt vid prioritering. De vägar som är mest nedslitna bör rustas upp först, även om trafikvolymen är lägre. Detta skulle säkerställa att även vägarna längst ut i systemet – ofta kritiska för lantbruk, skogsbruk och landsbygdsbor – successivt blir återställda och inte förblir eviga eftersläntrare i underhållsarbetet. En sådan balanserad prioritering ligger i linje med planens övergripande mål om transportförsörjning i hela landet, vilket framhålls på sidan 179 ”bidra till social

hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden”.

Stöd för fyrstegsprincipen – förbättra befintligt i första hand

LRF ställer sig bakom att Trafikverket tillämpar fyrstegsprincipen i planeringen. För våra medlemmar på landsbygden är detta synsätt mycket värdefullt. Att i första hand optimera och uppgradera befintlig infrastruktur framför att bygga nya väg- och järnvägssträckor innebär att ytterligare intrång på jordbruksmark kan minimeras. Mark är en kritisk produktionsresurs för livsmedel och bioråvara, och varje hektar som tas i anspråk för ny väg tär på framtida jordbruksproduktion. Fyrstegsprincipens steg 1–3 (påverka transportbehov, effektivisera befintligt system och mindre ombyggnation) bör därför alltid uttömmas innan steg 4 (nybyggnation) övervägs. LRF ser positivt på planens betoning på detta angreppssätt. Det ligger helt i linje med livsmedelsstrategins intentioner att värna odlingsbar mark och prioritera lösningar som inte minskar jordbruksarealen i onödan.

Ökad bärighet och tyngre fordon – rätt satsningar på vägkapacitet

LRF välkomnar satsningarna på att öka vägarnas bärighet och möjliggöra användningen av tyngre och längre lastbilar i transportsystemet. Planförslaget slår fast att med de ökade medlen för vägunderhåll så kan utbyggnaden av högsta bärighetsklassen BK4 (74-tons lastbilar) slutföras under planperioden. Det är en viktig åtgärd för att effektivisera godstransporterna – inte minst för jord- och skogsbruket som ofta behöver frakta tunga lass från gårdar och skogsavlägg längs landsbygdsvägar. Starkare vägkroppar och broar minskar behovet av omvägar och ger färre transporter totalt sett, vilket är bra för både ekonomi och klimat.

Samtidigt vill LRF betona vikten av bärighetsåtgärder även på det icke-statliga vägnätet, särskilt de enskilda vägarna. Många av lantbrukets transporter börjar och slutar på enskilda eller kommunala vägar, och LRF ser därför behov av riktade satsningar även på dessa delar av vägnätet. Åtgärder som dessa kommer att underlätta tyngre transporter ända fram till skogsbyn och ladugårdar, vilket skapar ett mer sammanhållet transportsystem där kapacitetsökningen i det statliga nätet också får fullt genomslag ute i hela transportkedjan.

Klimatanpassning av infrastrukturen – beredskap för extremväder

Det är mycket positivt att planen prioriterar klimatanpassning av transportinfrastrukturen. LRF stöder de ökade anslagen som avsatts för att göra vägar och järnvägar mer motståndskraftiga mot klimatförändringarnas effekter. Redan idag drabbas landsbygden hårt av extremväder – till exempel intensiva skyfall som underminerar mindre broar och sköljer bort småvägar, eller tjällossning som förstör vägkroppar. Trafikverkets plan att åtgärda de allvarligaste klimatrelaterade riskerna inom vägnätet under kommande år är därför välkommen och nödvändig. Det handlar

bland annat om att förstärka vägbanor och trummor, säkra slänter mot erosion samt förbättra avvattnings.

LRF vill särskilt understryka vikten av klimatsäkring på lokal och regional nivå. Översvämningar av vägar påverkar inte bara själva framkomligheten utan kan även få följdverkningar, till exempel genom att avrinning från vägar leder till vattensamling på intilliggande åkermark eller att en bro eller bank blir dämmande och leder till ökad översvämning i omgivningen. Det är därför bra att Trafikverket i sina riktlinjer tar höjd för att dimensionera vägarnas dränering och dagvattenhantering så att omkringliggande mark skyddas. För landsbygdens del handlar klimatanpassning om att hålla både vägar och brukad mark intakt vid extremväder. LRF ser positivt på att dessa frågor uppmärksammas i planförslaget och betraktar klimatsäkring av infrastrukturen som en självklar framtidsinvestering för robusthet och beredskap.

Elektrifiering och biodrivmedel – teknikneutral fossilfri omställning

LRF stöder planens satsning på en elektrifiering av transportsystemet, inklusive utbyggnad av laddinfrastruktur. Elektrifieringen av vägtrafiken går snabbt och är avgörande för att nå klimatmålen. Samtidigt vill LRF framhålla vikten av en bred, teknikneutral omställning – den fossilfria transportsektorn bör inte bygga enbart på el, utan även på biodrivmedel och andra förnybara bränslen. Trafikverkets egna analyser pekar på att klimatmålen nås genom en kombination av elektrifiering och ökad andel biodrivmedel. LRF anser att planen bör spegla detta dubbla spår tydligt.

För våra medlemmar på landsbygden, som ofta har långa transportavstånd, behövs mångsidiga lösningar: eldrivna fordon där det är praktiskt möjligt, men också biodrivmedel (t.ex. HVO, biogas, etanol) för tunga arbetsfordon och maskiner där elektrifiering ännu inte är ett fungerande alternativ. Sverige har unika förutsättningar att producera hållbara biodrivmedel från skog och åker. En ökad användning av dessa bränslen stärker också försörjningsberedskapen. LRF ser därför gärna att Trafikverket i genomförandet av planen både driver på elektrifieringen och främjar åtgärder som ökar användningen av biodrivmedel, i linje med regeringens klimatpolitiska inriktning. En sådan parallell satsning garanterar att vi utnyttjar alla möjligheter till utsläppsminskningar i transportsektorn.

Bekämpning av invasiva arter – samverkan med markägare

LRF uppskattar att planen inkluderar miljöåtgärder och vill här lyfta en aspekt som är särskilt viktig för jord- och skogsbruk: hanteringen av invasiva arter längs vägar och järnvägar. Vägrenar och banvallar fungerar tyvärr ofta som spridningskorridorer för invasiva växtarter, som sedan kan sprida sig in på jordbruksmark och naturområden. Likaså kan spridning ske genom att jordmassor flyttas eller att maskiner inte rengörs mellan projekt. Detta är inte bara ett biologiskt hot utan leder också till ökade underhållskostnader på sikt. Spridning av invasiva arter kan bli särskilt besvärliga för dem som odlar utsäde/frö.

En nyckelfråga är hur bekämpningen ska gå till i praktiken. LRF vill betona vikten av samverkan med angränsande markägare. Invasiva arter känner inga gränser – om Trafikverket bekämpar dem enbart på sin egen mark men inte intill, riskerar växterna ändå att komma tillbaka. LRF föreslår därför att Trafikverket intensifierar sitt samarbete med kommuner och privata markägare vid bekämpningsinsatser för invasiva arter. Detta kan handla om gemensam planering av slåtter, informationskampanjer eller samordnade utrotningsinsatser områdesvis. Markägarna bör ses som partners i arbetet; deras lokalkännedom och engagemang är en förutsättning för att lyckas. Om invasiva arter bekämpas effektivt i vägkanterna förebyggs spridning till åker- och skogsmark – en vinst både för biologisk mångfald och för lantbrukets produktionsförmåga. Vi ser gärna att denna aspekt får ett tydligare utrymme i den slutliga planen.

Enskilda vägar – ökat stöd och erkännande av deras nyckelroll

LRF välkomnar förslaget att höja anslagen till de enskilda vägarna. De 43 000 mil enskilda vägar utgör 75 procent av Sveriges totala vägnät och är ofta helt avgörande för boende och näringsliv på landsbygden. Som påpekas i den nationella strategin för enskilda vägar¹, som LRF tillsammans med andra näringslivsorganisationer tagit fram, är dessa vägar en förutsättning för att skogs- och jordbruket ska kunna leverera råvaror, liksom för att nå miljontals hem och fastigheter utanför städerna. Dessutom har enskilda vägar stor betydelse för hela samhällets beredskap och robusthet – de skapar redundans i transportsystemet genom att erbjuda alternativa färdvägar om huvudvägar slås ut, och de är viktiga för totalförsvarets transporter i kris och krig. LRF vill påminna om att 9 av 10 lantbrukare har sin verksamhet längs en enskild väg, och 90 procent av skogsbrukets transporter startar på en enskild väg, vilket understryker hur kritiska dessa vägar är för det gröna näringslivet.

Mot denna bakgrund ser LRF mycket positivt på att bidragen till enskilda väghållare ökas till 30 miljarder kronor under planperioden. Detta ger möjlighet att inte bara driva och underhålla det enskilda vägnätet, utan förhoppningsvis också genomföra eftersatta förbättringar. LRF ser positivt på att medlen också kan användas för att ”klimatsäkra” det enskilda vägnätet – exempelvis genom stöd till förstärkning av broar, vägtrummor och hantering av problem som tjälskador. I dagsläget håller inte alla enskilda vägar måttet för ett förändrat klimat, och många väghållare har svårt att ensamma bära kostnaderna för större upprustningar. Här kan de höjda anslagen göra verklig nytta.

LRF vill också framhålla vikten av långsiktig planering för de enskilda vägarna. Vi stödjer förslagen i den nationella strategin kring att utse en nationell samordnare och att underlätta för vägföreningarna. Allt som kan ge de enskilda väghållarna mer kunskap, stöd och samordning är positivt. Enskilda vägar är en samhällstillgång – inte endast en privat angelägenhet – och det ökade statliga engagemanget som nu antyds är både välkommet och nödvändigt för att Sveriges längsta vägnät ska kunna leva upp till sin viktiga roll.

Nya metoder, innovation och kompetensförsörjning

LRF stöder planens ambition att utveckla nya metoder och tekniker för att effektivisera planens genomförande. Trafikverket nämner till exempel att man i nära samarbete med branschen ständigt förbättrar arbetsmetoderna vid väg- och banarbete för att öka effektiviteten och minska störningar. Detta är positivt. Infrastrukturen står inför behov av innovation – inte minst inom underhåll och klimatanpassning – och Trafikverket bör fungera som en drivkraft för FoU. LRF vill hänvisa till den nationella strategin för enskilda vägar, där näringslivet efterlyser att Trafikverket tar en aktiv roll i framtagandet och premierandet av ny teknik för vägunderhåll, särskilt för grusvägar. Vi ser det som mycket positivt om myndigheten ökar takten vad gäller teknikutveckling och även spridning av goda exempel till väghållare i hela landet.

En närliggande aspekt är kompetensförsörjningen inom infrastrukturunderhåll och vägbyggnad. LRF delar analysen att bristen på utbildad arbetskraft riskerar att bli ett hinder, särskilt när satsningarna nu ökar. Det behövs fler som kan projektera, bygga och underhålla både det statliga och enskilda vägnätet. Vi vill betona vikten av att få igång fler utbildningar kopplade till vägunderhåll och drift, i enlighet med förslagen i strategin för enskilda vägar. Regeringen och berörda myndigheter bör stötta framväxten av nya yrkeshögskoleutbildningar, gymnasieinriktningar och fortbildningar inriktade på mindre vägsystem och modern vägdrift. Som strategin påpekar finns idag knappt någon formell utbildning i att bygga och sköta enskilda vägar, trots att kraven på dessa vägar ökar (tyngre transporter, klimatpåfrestningar, osv). LRF anser att Trafikverket kan ges en tydlig roll i att stödja kompetensförsörjningen – exempelvis genom att samverka med utbildningsanordnare, erbjuda praktikplatser och sprida tekniska riktlinjer/normer till entreprenörer. Kompetensbristen måste adresseras för att planens satsningar ska kunna genomföras framgångsrikt i praktiken. Vi ser positivt på signalen i planförslaget om en proaktiv roll för Trafikverket i kompetensfrågor och uppmanar att detta konkretiseras i den slutliga planen med uppdrag kring utbildning och branschsamverkan.

Målkonflikter och livsmedelsstrategin – behov av helhetssyn

Under avsnittet om målkonflikter i planförslaget saknar LRF en viktig aspekt: konflikten mellan infrastrukturutbyggnad och minskad jordbruksareal. Nya eller breddade vägar drar inte bara kostnader, utan kan också stycka upp värdefull åkermark och permanent ta den ur produktion. Detta är i direkt motsats till målen i den nationella livsmedelsstrategin, som går ut på att öka svensk livsmedelsproduktion och självförsörjningsgrad. Varje gång jordbruksmark exploateras för annat ändamål – industri, bostäder eller infrastruktur – naggas möjligheterna till ökad matproduktion i kanten. LRF tycker därför att det borde erkännas som en reell målkonflikt: mer infrastruktur kontra trygg livsmedelsförsörjning.

I praktiken handlar det om att alltid noga överväga alternativ när en ny väg dras fram över odlingsmark. Går det att välja en något annan sträckning? Kan man kompensera genom förbättringar på annan mark? Utöver att bevara själva marken behöver också infrastrukturens påverkan på omgivningens avvattningsutredas noggrant. Funktionen

hos markavvattningsföretag, öppna diken och täckdiken behöver beaktas för att inte påverka livsmedelsproduktion negativt. Planförslagets fokus på att främst förbättra befintliga vägar i stället för att bygga nya ligger i linje med att minimera intrång, vilket är positivt. Men när ny infrastruktur trots allt är aktuell bör matproduktionsperspektivet finnas med som en parameter. I dagens läge, med ökad global oro och behov av robust livsmedelsförsörjning, anser LRF att jordbruksmarkens värde måste tydliggöras även inom infrastrukturplaneringen. Vi föreslår att den slutliga planen kompletteras med en formulering om denna målkonflikt. Till exempel kan det under miljö- och hänsynsmålen anges att infrastrukturåtgärder ska utformas så att påverkan på produktiv jordbruksmark minimeras, i samklang med livsmedelsstrategins mål. LRF menar att ett erkännande av denna målkonflikt skulle bidra till en mer holistisk och hållbar plan, där både transportpolitiska och livsmedelspolitiska mål kan balanseras.

Kostnadskontroll och byggprisökningar – orosmoment att hantera

Planen innebär stora satsningar, och LRF vill lyfta en oro för kostnadsutvecklingen i branschen. När projektvolymen ökar kraftigt finns en risk att ökad efterfrågan driver upp priser på entreprenadtjänster, material och arbetskraft. Om kostnaderna skenar äts reformutrymmet upp – de extra miljarder som tillförs kanske inte resulterar i mer väg och järnväg om allt går åt till högre priser. LRF efterlyser därför att Trafikverket säkerställer att de ökade ramarna verkligen omsätts i mer infrastruktur och inte äts upp av kostnadsökningar.

En fråga att bevaka är regional obalans i entreprenörsmarknaden. Trafikverket nämner att det på vissa håll i landet är svårt att få till konkurrens vid upphandling, på grund av få leverantörer. LRF ser gärna att Trafikverket utvecklar sin strategi här för att möjliggöra för mindre och lokala entreprenörer att delta. Det kan till exempel handla om att dela upp större kontrakt i mindre delar eller lotsa in mindre företag som underentreprenörer. Även vinterväghållning och löpande underhåll skulle kunna konkurrensutsättas i mindre paket som lokala aktörer kan utföra. På så vis breddas leverantörsbasen, vilket både kan ge bättre priser, minskad sårbarhet och stärka näringslivet i hela landet. LRF uppmanar Trafikverket att i dialog med branschen hitta lösningar för ökad konkurrens i upphandlingar, så att de nya infrastruktursatsningarna genomförs så kostnadseffektivt som möjligt.

Avslutningsvis ställer sig LRF överlag positivt till Trafikverkets planförslag. De föreslagna satsningarna på underhåll, bärighet, effektivisering och robusthet ligger väl i linje med de behov och önskemål som LRF har framfört under lång tid. Vi ser att landsbygdens infrastruktur ges ökad tyngd, vilket är nödvändigt för att hela Sverige ska fungera. Genom att beakta ovanstående synpunkter – särskilt rörande prioritering av underhåll i hela vägnätet, skydd av jordbruksmark, samt fortsatta insatser för enskilda vägar – anser vi att planen kan ytterligare stärkas. LRF ser fram emot att bidra i det fortsatta arbetet och samverka för en transportinfrastruktur som gynnar både stad och land, nu och i framtiden.



Med vänliga hälsningar
LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Magnus Kindbom

Enhetschef LRF Skogsägarna
Näringspolitisk policy

Nicklas Lindström

Näringspolitisk rådgivare
Samhällskontakter och
samordning

ⁱ Tillgänglig [här](#).