



Riksförbundet Enskilda vägar

2024-04-12

REMISSYTTRANDE

2024-04-12

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Dnr: LI2023/02737

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026 – 2037

Riksförbundet Enskilda Vägar har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på det av Trafikverket framtagna inriktningsunderlaget för infrastrukturplanering 2026 - 2037.

Sammanfattning

Remissyttrandet berör följande områden:

- Återtagandet av eftersatt underhåll på det allmänna lågtrafikerade vägnätet
- Snabbare utbyggnad av BK 4 vägnätet.
- Enskilda vägar. Lyfter här även fram behovet av en total genomlysning av hur det enskilda vägnätet behöver organiseras i framtiden för att tillgodose en robust infrastruktur för boende, näringsliv, det rörliga näringslivet och utgöra alternativa körvägar vid oförutsedda händelser på det allmänna vägnätet. Delar av detta material har även spelats in till den sittande utredningen för översyn av statsbidrag till enskild väghållning.

Inledning

Riksförbundet Enskilda Vägar, nedan REV, är partipolitiskt obunden organisation för enskilda väghållare. REV har för närvarande ca 13 500 samfällighets- och vägföreningar som sköter sammanlagt 5 500 mil väg. Enligt Trafikverkets beräkningar får 7 500 mil del av det statliga bidraget för sin väghållning.

REV noterar att Trafikverket i sitt underlagt föreslagit en anslagshöjning för att säkerställa nödvändiga åtgärder på broar, vissa bärighetshöjande åtgärder samt för ökade behov av klimatsäkring till exempel fler och grövre dimensioner av vägtrummor. Höjningen är välkommen men kommer med största sannolikhet att ätas upp av de kostnadsökningar som drabbat den enskilda väghållningen de senaste åren. Allvarigare är dock läget för alla de väghållare som ligger utanför bidragssystemet. Se nedan under rubriken Enskild Väghållning.

Det statliga lågtrafikerade vägnätet

Trafikverkets analys om underhållet på främst det lågtrafikerade allmänna vägnätet är kraftigt eftersatt delas till fullo. Rapporteringen om vägar, där inte bara slitbanan är utsliten, utan där även själva vägkroppen inte längre klarar belastningen är återkommande. Detta tillstånd får konsekvenser som drabbar både privatpersoner som näringsliv. Snabbare förslitning av vagnparken, minskat intresse för etablering på landsbygden, obekvämare och längre tid för pendling. Detta motverkar direkt förutsättningarna att "Hela landet ska leva". Mot bakgrund av tillståndet på det statliga vägnätet är det nödvändigt att Trafikverket tilldelas det högre ramförslaget, +20% i infrastrukturpropositionen. Att ytterligare fördröja möjligheterna till att återhämta den underhållsskuld som det svenska vägnätet lider av måste undvikas. Inte minst de krav som kommer att ställas på den svenska infrastrukturen i samband med Sveriges inträde i NATO innebär att detta arbete måste påskyndas.

BK 4

På såväl delar av det statliga vägnätet som det enskilda vägnätet medför de årliga tjällossningarna bärighetsrestriktioner som skapar problem för den tunga trafiken och som försvårar möjligheterna att öppna upp hela vägnätet för BK 4. Ska de positiva effekterna av BK 4 kunna utnyttjas fullt ut krävs att även de enskilda vägar som inte ingår i det statliga bidragssystemet, vilka utgör merparten av de enskilda vägarna, får ta del av de medel som avsätts till bärighetshöjande åtgärder. Närmare 90% av alla transporter tar sin början ute på de enskilda vägarna eller det lågtrafikerade allmänna vägnätet.

Enskild Væghållning

Det enskilda vægnåtet är med sina 45 000 mil (inklusive skogsbilvægar 20 000 mil) det största vægnåtet i landet och är av avgörande betydelse för att hela landet ska hålla ihop. Vægnåtet är avgörande för ett fungerande näringsliv, för besöksnäringen och för att människor ska kunna leva och bo på landsbygden. Till det kommer behovet av omledningsvægar under såväl fredstid som i händelse av krig. Vårt Natomedlemskap kommer utan tvekan att öka kraven på vissa vægars bærighet, såväl enskilda som allmänna.

Som framgår ovan är det endast 7 500 mil enskild væg som kommer i fråga för statlig bidragsgivning. Andelen enskilda vægar som får statliga bidrag uppvisar en nedåtgående trend. Det är inte rimligt att påräkna att dessa enskilda væghållare i längden med endast egen finansiering ska kunna ansvara för att vægarnas standard bibehålls och i vissa fall får en ökad bærighet för allt tyngre fordon. Det är inte rimligt att boende utefter de icke bidragsberättigade vægarna ska bekosta dyra brorenoveringar helt ur egen plånbok. REV:s uppfattning är att nuvarande begränsning av vilka vægar som kan komma i fråga för statligt bidrag har nått vägs ände. Ett omtag krävs.

1. Huvudmannaskapet för väginfrastrukturen i Sverige

Mer än 60 procent av landets totala vægnåt består av enskilda vægar som inte får statligt bidrag och det finns ingen helhetsbild över detta vægnåts status och behov. För den delen av det enskilda vægnåtet som har statsbidrag, knappt 7 500 mil, är dokumentationen om vægarnas status och föreliggande underhållsbehov tyvärr också bristfälligt. Men, för de som ofta färdas på det lågtrafikerade allmänna vægnåtet och på enskilda vægar föreligger det utan tvivel inte bara en enorm underhållsskuld på det lågtrafikerade allmänna vægnåtet utan det föreligger också väldigt stora underhållsbehov på såväl det statsbidragsberättigade vægnåtet som det omfattande enskilda vægnåtet som ligger utanför bidragssystemet. Den underhållsskuld som finns på det enskilda vægnåtet – oavsett om vægarna ingår i statsbidragssystemet eller ej – kan på goda grunder antas vara mycket omfattande.

Vi menar att en förutsättning för att erhålla en väl fungerande väginfrastruktur i hela landet är att det också finns någon som har helhetsbilden av vægnåts status. Först när status är känd kan underhållsbehoven korrekt beräknas och resurserna för verkställigheten av underhållsåtgärder allokteras på ett mer kostnadseffektivt sätt. Ingen annan än staten kan ta detta ansvar och vi menar att det är högst angeläget att staten också tar detta ansvar snarast. Inte minst när det gäller det behov av fungerande vægnåt för beredskapsvægar måste staten nu ta ett kliv framåt. Ett tydligt uttalat huvudmannaskap för vægnåtet i landet skulle kunna utformas efter följande tydliga riktlinjer:

- **Allmänna vägar som Trafikverket är väghållare för**

Staten har idag det fulla ansvaret för drift och underhåll och så skall det naturligtvis förbli.

- **De enskilda vägarna och den enskilda väghållningen**

Statens ansvar bör utsträckas till att inte bara registerföra vägarna såsom sker idag i NVDB, utan också ansvara för att vägnätets status klarläggs; skicket på slitlager och väganordningar såsom diken och trummor samt broar.

Ansvar för råd och stöd till alla enskilda väghållare bör staten också ta, d v s också de enskilda väghållare som står utanför bidragssystemet bör ändå kunna dra nytta av den kunskap om dels vägnätet (som ju staten har skaffat sig) dels få råd och stöd för de underhållsåtgärder som är påkallade, allt till förmån för ett totalt sett bättre fungerande vägnät i landet.

- **Planering och samverkan med kommunerna för de kommunala vägarna och den kommunala väghållningen**

Även i förhållande till kommunerna bör staten ta ett större ansvar med möjlighet till såväl ansvar för helhetsbilden av vägnätets status som möjligheten till råd och stöd; det allmänna intresset av en fungerande väginfrastruktur bör vara större än omsorgen om det kommunala självbestämmandet.

Allt detta bör således göras i syfte att skaffa den helhetsbild som krävs för att kunna utveckla vägnätet och se till att väginfrastrukturen i sin helhet – inte bara de allmänna vägarna som Trafikverket ansvarar för – kan underhållas på ett fungerande sätt och får möjlighet att också klara såväl klimatförändringar som en allt tyngre fordonsflotta. Ett väl utvecklat huvudmannaskap för landets vägar för staten skulle också kunna leda till att andra förenklingar och förbättringar i regelverk kan genomföras. Beslut som idag tas av olika myndigheter (lovfrågor vid byggnation av väg, trafikföreskrifter, vattenverksamhet och väg etcetera) skulle i en framtid med ett uttalat ansvar och huvudmannaskap för staten kunna hanteras av en myndighet, alternativt att det i vart fall har utarbetats gemensamma standarder och policys, som

skulle underlätta väghållningen och inhämtade av tillstånd och besked från andra myndigheter, såväl kommunala som statliga, när sådant krav föreligger.

2. Bidrag till särskilda insatser för vägar som idag inte uppfyller kriterierna för statsbidrag

Till den sittande utredningen för översyn av statsbidrag till enskild väghållning har följande spelats in (noteras bör att ett liknande förslag fanns i Trafikverkets eget förslag 2013 om förändringar av bidragsförordningen):

- **Broar och andra dyrbara konstbyggnader/väganordningar**

Det är väl känt att det finns många väganordningar och konstbyggnader inom det enskilda vägnätet som är oerhört kostsamma att underhålla eller att reinvestera. För de väghållare som befinner sig utanför det statliga bidragssystemet kan konsekvenserna av en sådan situation bli oöverstiglig; det finns helt enkelt inte de resurser som krävs hos de befintliga väginressenterna för att underhålls och/eller reinvesteringsåtgärder kan vidtas. Inte sällan har sådan broar en gång tillkommit med statligt stöd, eller genom statliga insatser på annat sätt. Men, för närvarande har staten dragit sig undan från det ansvar som föreligger för erforderliga underhållsåtgärder. Detta bör omedelbart ändras så att bidragsförordningen öppnar för möjligheten att berörda väghållare åtminstone får söka bidrag just för den reinvestering av väganordningen/konstbyggnaden som föreligger.

- **Skyfallsskador eller andra plötsliga katastrofer med skadeverkningar för vägar**

Behovet för ett tillfälligt statligt stöd blev mycket tydligt i samband med skyfallen och översvämningarna i slutet av augusti 2023. De totala skadorna på vägnätet sett i relation till hela det enskilda vägnätet var som bekant små och det enskilda vägnätet som är inom bidragssystemet kunde tack vare tillgängliga medel i särskild drift få bra stöd av Trafikverket, men för en del väghållare i framför allt Dalarna och Hälsingland som ej normalt har statsbidrag blev det katastrofala följder där hela vägkroppar spolades bort. Med ett statligt stöd för sådana plötsliga katastrofer, likt hur staten tog ansvar vid branden i Västmanland (förordningen 2015:141) skulle sådana situationer kunna undvikas i framtiden. I mån av tillgängliga medel i bidragssystemet i stort skulle även dessa väghållare därmed

kunna få söka stöd och bidrag när katastrofen inträffar. Och för den som tycker att den enskilda vägghållaren själv borde kunna försäkra sig mot sådana tillfällen kan enkelt förklaras att det inte finns möjlighet att teckna försäkringar för skador till följd av naturkatastrofer, i alla fall inte för vägar och väganordningar/konstbyggnader.

Riksförbundet Enskilda Vägar

Uno Jakobsson

Ordförande

Christer Ångström

Vice ordförande