



2016-02-26

Till Näringsdepartementet

Dnr N2015/4305/TIF: remissyttrande gällande Inriktningsunderlag från TRV 2018 – 2029

Riksförbundet Enskilda Vägar väljer att avge yttrande över underlagsrapporten "Vidmakthållande" och avger härmed följande synpunkter:

Av det drygt 44.000 mil långa enskilda vägnätet i landet är det knappt 8.000 mil som mottar statliga bidrag. De synpunkter som förbundet lämnar nedan är om den sistnämnda delen av det enskilda vägnätet, men det förtjänar påpekas att upprustningsåtgärder för att bl.a. kunna möta krav på 74 tons trafik, eller tyngre, naturligtvis är aktuellt på många håll även på det mycket omfattande vägnät, som inte har några statliga bidrag alls.

I rapporten saknas en redovisning av att det också på det enskilda vägnätet finns ett underhållsberg; allt ifrån äldre brokonstruktioner som behöver åtgärdas inom en snar framtid för att behålla sin funktionalitet till vägsträckor med dålig bärighet och/eller beläggning i mycket bristfällig kondition.

På det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet finns inte mindre än 4.000 broar, som i många fall kräver särskild översyn nu när ett förhöjt högsta tillåtna tonnage på det allmänna vägnätet förväntas att i stor utsträckning också belasta enskilda vägar. Det är som bekant inte många skogstransporter som har sin utgångspunkt vid allmän väg.

Anslaget till enskilda vägar föreslås oförändrat i rapporten*, även om väganslagen i övrigt beskrivs måste höjas för att åstadkomma bibehållen funktionalitet på det allmänna vägnätet och samtidigt kunna möta ett beräknat återtagande av eftersläpningen av underhållet i övrigt (enligt tabell 1 sidan 14). Det vore enligt förbundet högst rimligt om också EV-anslaget kan höjas i motsvarande mån, för att det skall ges reella förutsättningar för att komma tillrätta med eftersläpande underhåll av t.ex. äldre brokonstruktioner längs det enskilda vägnätet. Om detta inte görs riskerar de för näringslivet viktiga tyngre transporter på många håll inte kunna genomföras.

* (I underlagsrapporten med rubriken "Ekonomi" ges dock under avsnittet 2.1 (tabell 1) ett illavarslande scenario om anslagen till drift och underhåll - väg ska utgå efter endast ett s.k. prioriterat behov; den sänkning av EV-anslaget som där anges skulle drabba det småskaliga vägnätet hårt och kommer obönhörligen leda till en sämre fungerande infrastruktur, som knappast kommer att kunna möta efterfrågan på allt tyngre transporter. REV förutsätter att detta scenario ej blir verklighet)



Riksförbundet Enskilda Vägar

Under punkten 2.2.6 tar Trafikverket upp en viktig fråga om investeringsanslagen, som 2010 överfördes till länsplanerarna. Förbundets uppfattning är därvid, att reformen 2010 tyvärr lett till mycket ojämna satsningar för det enskilda vägnätet; i vissa län har inte en krona anslagits, medan det i andra län funnits medel för t.ex. broinvesteringar. För att kunna hålla en jämn och likställig nivå över landet föreslår förbundet att investeringsanslaget åter tillkommer Trafikverket genom att EV-anslaget istället höjs och framgent att Trafikverket själv får fördela medlen till de mest angelägna investeringsobjekten. Enligt förbundets förmenande finns kompetensen inom verket för att kunna säkerställa att enskilda vägar över hela landet kan komma ifråga för angelägna investeringar som är rätt prioriterade. En sådan ändring skulle vara ett infrastrukturellt lyft i förhållande till dagens ordning och med största sannolikhet leda till en bättre och mer effektiv användning av offentliga medel.

När det gäller fördelningen av dagens EV-anlag, som redovisas i under punkten 2.2.6, förtjänar framhållas att något måste göras åt det ohållbara att driftbidraget till färjedriften hanteras i särskild ordning och alltid först får full kostnadstäckning innan medel för årligt driftbidrag respektive särskilt driftbidrag för vägar kan fördelas. Denna ordning riskerar urholka stödet till vägarna, vilket kan leda till försämrad standard och att dagens funktionalitet ej kan upprätthållas. Eftersom dessutom några av mottagarna av färjebidraget ej heller är enskilda väghållare, utan kommuner samt att Trafikverket färjerederi i vissa fall också är utförare av de tjänster som finansieras av EV-anslaget, föreslår förbundet, att driftbidraget för färjetrafik bör lyftas ur EV-anslaget och bli en egen anslagspost.

Till sist får vi företrädare för Sveriges enskilda väghållare uttrycka vår oro över de möjligen kommande satsningarna på höghastighetsbanor för tågtrafik, som ju livligt debatteras för närvarande. Det kan säkert vara en utmärkt sak för utveckling av landets näringsliv och infrastruktur att binda samman landets tre storstadsregioner, men den befarade kostnadsutvecklingen för ett sådant projekt riskerar äta upp nödvändiga satsningar på annan infrastruktur, inklusive landets småskaliga vägnät, vilket enligt vår mening i många fall vore förödande för näringslivet regionalt och lokalt. Enligt REV:s mening får aldrig en satsning på höghastighetsbanor negativt drabba övrig infrastruktur, för om så sker är inte mycket vunnet för vare sig infrastrukturen eller landets utveckling i stort.

Som ovan

Uno Jakobsson

Christer Ångström

Ordförande i REV

Regionansvarig Öst/Stockholm

Riksförbundet Enskilda Vägar är en partipolitisk obunden organisation som har till uppgift att bistå dem som arbetar med den enskilda väghållningen i Sverige, tillvarata de enskilda väghållarnas intressen samt representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. För närvarande har förbundet 11.250 medlemmar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar mer än 570.000 fastigheter.