

Sammanfattning

Erfarenheter sedan lång tid visar att drift och underhåll av enskilda vägar kostar mindre än drift och underhåll av motsvarande lågtrafikerade allmänna vägar. Det betyder att det är samhällsekonomiskt effektivt att överlåta ansvaret för drift och underhåll av vissa delar av det lågtrafikerade allmänna vägnätet på enskilda väghållare. Redan nu är enskilda fastighetsägare väghållare för en stor del av det lågtrafikerade vägnätet. Jag har analyserat den nuvarande gränsen mellan allmän och enskild väghållning och kan konstatera denna gräns varierar mellan olika delar av landet. Den samhällsekonomiska vinst som kan uppnås genom att föra över allmänna vägar till enskilda bör tas tillvara.

Det finns hinder mot att ta tillvara denna samhällsekonomiska vinst. Det största hindret är den misstänksamhet som finns mot att statsbidrag skall bli bestående och inte urholkas.

För att underlätta att allmänna vägar blir enskilda bör ett antal åtgärder vidtas. Bestämmelserna om allmän och enskild väg bör moderniseras. Det frigjorda budgetutrymmet bör användas för det lågtrafikerade vägnätet. Statsbidragsbestämmelserna bör göras mer begriplig. De risker som de enskilda väghållarna får bära bör begränsas. Handläggningen av indragningsärenden bör kunna samordnas bättre inom Vägverket. Jag lämnar ett antal förslag för att uppnå detta.

Mina förslag innebär en samhällsekonomisk vinst på mellan 120 och 180 Mkr per år. Fastighetsägarkollektivet kommer att belastas med ytterliggare 60 Mkr per år och anspråken på anslag minskar med 160 Mkr per år vid nuvarande bidrags- och kostnadsnivå.

Jag har haft till uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser som rör enskilda vägar.

Vägnätet består av ca 9 800 mil statliga vägar, 3 700 mil kommunala gator och vägar och ca 28 400 mil enskilda vägar. Av de enskilda vägarna får ca 7400 mil statsbidrag. En stor del av det

enskilda vägnätet utan statsbidrag utgörs av skogsbilvägar, (ca 15 000 mil). Många av dessa är inte öppna för allmän motorfordonstrafik.

Statsbidraget till enskild väghållning kan ses som en ersättning för att vägarna hålls öppna för främmande trafik/genomfartstrafik och därmed utgör en del av det totala vägsystemet.

Analyser visar att drift och underhåll av enskilda vägar kostar mindre än drift och underhåll av motsvarande lågtrafikerade allmänna vägar, även om hänsyn tas till fastighetsägarnas obetalda arbete och egna ekonomiska insatser. Denna skillnad i kostnader kan förklaras av att väghållningsstandarden lättare anpassas till de lokala behoven vid enskild väghållning.

De nuvarande reglerna för beslut om enskild väg skall bli allmän skiljer sig från motsvarande regler för beslut om en allmän väg skall bli enskild. Detta har medfört oförklarliga skillnader mellan när en väg är allmän och när den är enskild. Motsvarande förhållanden gäller skillnaden mellan allmän och enskild färja.

En översyn av reglerna för enskilda vägar måste utgå från en bättre och klarare definition på vad som är allmän väg eller enskild väg.

Vidare bör målen för statsbidragen till enskild väghållning klargöras för att säkerställa ett långsiktigt agerande vad beträffar fördelningen av väghållningsansvaret mellan staten och enskilda på det lokala lågtrafikerade vägnätet. De författningar som ligger till grund för bedömning om en väg skall vara allmän eller enskild bör ändras så att de tydligare anger villkoren för om en väg skall vara allmän eller enskild.

Jag föreslår att väglagen bör ange likartade villkor för när en allmän väg skall bli enskild och när en enskild väg skall bli allmän. De principiella reglerna skall preciseras i vägkungörelsen.