



LANTBRUKARNAS
RIKSFÖRBUND



Skogsindustrierna
Föreningen Sveriges Skogsindustrier

Näringsdepartementet

Stockholm den 20 december 2001

103 33 STOCKHOLM

Er ref N2001/7063/IR
Ert datum 2001-09-25

Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67)

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) och Skogsindustrierna har var för sig beretts tillfälle att yttra sig över rubricerade betänkande. Som företrädare för jord- och skogsbruket, de areella näringarna, har vi valt att samstämmigt framföra våra synpunkter.

Övergripande synpunkter

Jord- och skogsbruket avvisar helt utredningens förslag om att överföra betydande delar av det allmänna vägnätet till enskild väghållning. Slutsatserna rörande nyttan av ökad enskild väghållning är grundade på en kortsiktig och kameralt snäv ansats, utan någon samtidig analys av regionalpolitiska, näringspolitiska eller glesbygdspolitiska strävanden i landet.

De lågtrafikerade allmänna vägarna utgör enligt vår uppfattning en ofrånkomlig del i den grundläggande infrastrukturen i Sverige. De skapar förutsättningar för att kunna leva och utvecklas på landsbygden. Människors beroende av vägen och vägstandarden har dessutom ökat markant under senare år, i takt med att annan samhällsservice har rationaliserats och koncentrerats till större tätorter. Sjukvården har stängt och flyttat till större orter, skolan är indragen, affären har lags ner, postkontoren är stängda, myndighetskontor av olika slag finns numera endast i större samhällen. Kollektiva transportmöjligheter har dragits in eller finns endast i mycket begränsad omfattning. Att på snävt kamerala grunder ta bort även denna sista kvarvarande samhällsservicen vore förödande.

Vi vill peka på att utöver de boende på landsbygden och jord- och skogsbruksnäringen - i princip fastighetsägarna - är det många andra som utnyttjar landsbygdens vägar: industri, servicenäringar, turism och rörligt friluftsliv, militär, polis och myndigheter i övrigt. Därutöver alla som bygger och underhåller den nationella och interregionala infrastrukturen: riksvägar, stambanor, tätorternas försörjning med energi, teleförbindelser, radioförbindelser, väderlekstjänst etc. Dessa "externa" användare riskerar en

minskad tillgänglighet i framtiden om vägar skulle stängas av för allmänheten.

Svenska jord- och skogsbruksprodukter möter en hård internationell konkurrens på marknaden. Långa transportavstånd och höga transportkostnader är handikapp som är givna av klimat och geografi. Ett rationellt och i rimlig grad heltäckande allmänt vägnät, med tillräcklig bärighet och tjälsäkert året runt, är därför av avgörande betydelse för att näringarna skall kunna utvecklas och ha kvar sin bas i den svenska glesbygden.

På landsbygden görs idag många betydande insatser av enskilda, liksom av samhället inom regionalpolitiken, i syfte att utveckla såväl traditionella som nya näringsgrenar, bland annat turismen. Kommunikationsmöjligheterna kan inte tillåtas bli försämrade och urholka den viktiga initiativkraft vägen föder.

I Riksdagens transportpolitiska beslut från 1998 fastslogs att *transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses* och att *transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.*

Enligt Skogsindustrierna och LRF kommer utredningens förslag att motverka dessa strävanden.

Som allt annat måste vägnätet och dess olika funktioner kunna vidareutvecklas. LRF och Skogsindustrierna uppskattar här att utredningen gjort en översyn av kriterier och definitioner av vägnät samt dess regelverk för finansiering, planering och uppföljning av vägbyggnad och underhåll.

LRF:s och Skogsindustriernas svar på Näringsdepartementets särskilda frågor:

Kan gränsdragningen mellan allmän väg och enskild väg uttryckas i trafikmängder och övriga trafikkaraktäristika såsom utredningen föreslår?

Nej. En gränsdragning mellan allmän väg och enskild väg låter sig inte enkelt uttryckas i trafikmängder och andra karaktäristika. Det är människors individuella behov/beroende av vägen och avsaknad av alternativ för tillgång till samhällsservice, som avgör hur viktig en väg är, inte hur många fordon som kör på vägen. Vi avstyrker, att det nuvarande kriteriet - trafik och transporter till allmänna inrättningar - tas bort. Likaså att begreppet "ringa men för bygden" tas bort ur väglagen. Vi tillstyrker däremot förslaget, att en ny bestämmelse tillförs lagstiftningen, den om att väghållningen inte får göras för betungande för den blivande enskilda väghållaren.

Är de gränser för allmän/enskild trafik som utredningen föreslår rimliga?

Nej. Vår utgångspunkt är att vägnätet skall fortsatt vara en kollektiv nytthet under ett samhällsligt ansvar. Utredningens förslag skulle etablera ett helt nytt synsätt som vi inte kan ställa oss bakom.

Ett allmänt vägnät med i princip nuvarande omfattning är en förutsättning för att jord- och skogsbruket skall kunna bedriva sin verksamhet och för att landsbygdens befolkning skall kunna upprätthålla en fysisk kommunikation med samhället i övrigt. Nuvarande omfattning, med därtill kopplat bidragssystem till enskilda vägar, gör att Sverige idag har ett i det närmaste helt öppet bilvägssystem. Det är av mycket stort värde för Sverige och också en viktig del i upprätthållandet av allemansrätten.

Valet av väghållare

Det har redan påpekats att valet av väghållare måste göras utifrån fler överväganden än enbart på vem som sköter vägen billigast. De viktiga sociala, näringslivs- och regionalpolitiska skälen saknas helt i kalkylen.

Utredningens enkla sätt att räkna är belysande. Statens "vinst" uppkommer genom en lokal anpassning av väghållningen. Enskild väghållning beräknas kosta ca 11 kronor per meter väg och år medan den är 22 kronor per meter för motsvarande statlig väghållning. Med föreslagen höjning av bidraget med fem procentenheter, "*för att minska övervältringen av kostnader på enskilda*", blir ersättningen (eller statens kostnader) maximalt 75% d v s drygt 8 kronor per meter. Ersättningen utlovas garanterad i fem år efter enskilt övertagande av idag allmän väg.

Samhället måste naturligtvis kunna effektivisera vägunderhållet. Men enligt vår mening skall huvudalternativet vara att staten kvarstår som ägare av vägen, men i större utsträckning än idag göra lokala upphandlingar av byggande, drift och underhåll. En sådan utveckling vill vi gärna uppmuntra och stödja.

Utredningen föreslår att statligt frigjorda medel skall gå, inte bara till ökade statsbidrag till enskilda vägar, utan också till att bättre underhålla kvarvarande lågtrafikerade allmänna vägar. LRF och Skogsindustrierna anser förslaget orimligt. Konsekvensen blir att enskilda först övervältras ekonomiskt ansvar för allmänna vägar och sedan indirekt skall bidra till underhållet av kvarvarande lågtrafikerat vägnät. Eventuella frigjorda medel måste oavkortat gå till ökade bidrag till enskilda vägar. Det allmänna vägnätet är samhällets ekonomiska ansvar.

Med samma synsätt menar vi att tidigare besparingar i samhällsservicen måste i större utsträckning kunna återföras som investeringar i vägar och annan infrastruktur, och på så sätt möjliggöra fortsatt boende och verksamhet på landsbygden.

Gränsen mellan allmän och enskild väg

I utredningen diskuteras upprustningsbehovet av det vägnät som föreslås bli enskilt. Vägverket pekar på att det är i så dåligt skick att det först måste åtgärdas innan huvudmannskapet ändras. Verket rekommenderar att vägen upprustas så att den är farbar året runt för fordon under 12 tons totalvikt. Utredaren anser för sin del att upprustningsbehovet inte är skäl nog att inte genast gå vidare.

LRF och Skogsindustrierna kan självklart inte acceptera att landsbygdens vägnät skall ges en så låg standard. Förslaget betyder de facto en övervältring av kostnader från det allmänna till enskilda. Vi menar att också landsbygdens vägnät efterhand måste uppgraderas till den gängse standarden på det allmänna vägnätet, d v s högsta bärighetsklass, BK1. En lägre standard skulle i praktiken innebära att lantbrukets och skogsbrukets transporter successivt omöjliggörs i framtiden på grund av de orationella och höga transportkostnaderna.

Vi uppfattar förslaget som en direkt övervältring av kostnader på enskilda fastighetsägare och boende i glesbygd. Om det också varit avsikten borde det tydligt ha uttalats i utredningen.

Behovet av förändringar av bidrag och regler för enskilda vägar

Anslagen till såväl allmän som enskild väghållning har minskat betydligt under senare år. För skogsindustrin, som har behov av full bärighet och ett tjälsäkert vägnät året runt, har det betytt att merkostnaderna i transporterna ökat kontinuerligt så att de idag motsvarar 900 miljoner kronor per år.

Dagens bidragssystem till enskild väghållning har heller inte kunnat ge en så fullgod och långsiktig garanti som man har rätt att kräva. Bland annat har tidigare möjligheter att få bidrag till bärighetshöjande åtgärder slopats, motsvarande ca 40 -50 Mkr per år. I mitten på 90-talet halverades också de statliga bidragen under en period, vilket ger en tydlig indikation på instabiliteten i bidragssystemet. Vår slutsats är att bidragssystemet kan passa för enskilda fastigheters korta anslutningar till allmän väg, men inte för grundstrukturen i landsbygdens vägnät vilket utredningen aktualiserar.

En gräns nedåt för allmän väg på 125 ÅDT , enligt utredningens förslag, innebär att en stor del av den gemensamma grundstrukturen i landsbygdens vägar blir beroende av statliga bidrag. Vi anser att det riskerar att leda till stagnation både för vägnätets fortsatta utveckling och rationalisering och för näringar och boende på landsbygden. Vi avstyrker således de stora överföringar som utredaren föreslår.

Vi vill också peka på att antalet förrättningar i samband med bildandet av vägsamfälligheter kan bli både omfattande och kostsamma. En allmän väg som ombildas kommer att få konsekvenser för befintliga enskilda vägar som

ansluter till vägen. Nya förrättningar blir nödvändiga när nya båtnadsområden uppstår. Antalet ärenden, uppgivna 1800 är sannolikt kraftigt underskattade.

Vägsamfälligheterna blir också fler och avsevärt större samt med ett administrativt mer betungande arbete. Skogsindustrierna och LRF ifrågasätter om det finns förutsättningar för detta nya åtagande i glesbygden.

Vi anser att utredningen också borde ha diskuterat vilka intressekonflikter som kan uppstå i de nya vägsamfälligheterna. Vi kan se sådana uppstå kring frågor om drift och underhåll, beläggning, nyttjande etc. Den lokalt anpassade standarden är inte densamma för skogsbruket/lantbruket som exempelvis för fritidsboende.

Mot ovanstående bakgrund delar LRF och Skogsindustrierna utredarens uppfattning om att statsbidraget till enskild väghållning måste vara förutsägbart, begripligt och rimligt.

Statsbidrag till enskild väghållning

Vi tillstyrker att högsta bidragsprocent för olika vägkategorier höjs med fem procentenheter, samt att det också vid behov skall finnas möjlighet att ge bidrag med högre belopp. Vi delar också utredarens uppfattning att det skall vara möjligt för enskilda väghållare att införa trafikmässiga begränsningar på vägnätet av väghållningsskäl, utan att bidraget av det skälet försvinner. Vi avstyrker dock att nuvarande investeringsbidrag till enskild väghållning överförs till länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Huvudskälet är anser vi, att omfattningen på investeringsbehoven blir tydligare och även att en likabehandlig över landet bättre tas till vara under ett eget anslag administrerat av vägverket.

Ansvar för broar

Vi delar utredarens uppfattning att Vägverket, vid indragning av allmän väg, skall behålla ansvaret för broarna och även att ansvaret för broar i det befintliga statsbidragsberättigade enskilda vägnätet, överförs till Vägverket.

Lantbrukarnas Riksförbund

SKOGSINDUSTRIERNA

Leif Zetterberg

Karl-Ewert Lidman

Annette Hellström

Staffan Thonfors