



Remissvar I2020/02739 Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

Riksförbundet Enskilda Vägar har i beredningsprocessen vad gäller Trafikverkets uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 inkommit med synpunkter. De synpunkter Riksförbundet lämnat där kvarstår och bifogas detta remissvar.

Inledning

Trafikverket konstaterar att underhållsbehoven ökar på både väg och järnväg, detta bland annat på grund av trafikökningar och eftersatt underhåll. Trafikverket har därför i förslagen till fördelning av planeringsramen i samtliga redovisade inriktningar gett hög prioritet till vidmakthållande av befintlig infrastruktur. Riksförbundet delar Trafikverkets prioritering i denna del och vill särskilt peka på det eftersatta underhållet på det lågtrafikerade vägnätet som nu resulterar i sänkta hastighetsgränser som ger sämre förutsättningar för arbetspendling för boende på landsbygden och högre kostnader för näringslivet.

Förslag på prioriteringar

Trafikverket har i sin rapport tio tänkbara alternativa inriktningar med i sin tur inriktningar i två planperioder, 2022 - 2033 och 2022 – 2037. Såsom de alternativa inriktningarna beskrivits är det Riksförbundets bestämda uppfattning att enda tänkbara alternativet är inriktningen + 20% utan nya stambanor. Alternativet skapar rimliga förutsättningar för att nå en rimlig nivå på Trafikverkets prioritering av vidmakthållande av dagens funktionalitet, BK4 kan införas fullt ut och eftersatt underhåll kan finansieras upp till 13 miljarder (totalt behov 66 miljarder). Vidare kan även vissa nya projekt samt pågående projekt genomföras. Enligt Riksförbundets beräkningar innebär inte ens detta alternativ att underhållsskulden minskar.

Sammantaget skulle detta skapa en förbättrad tillgänglighet i hela landet, förutsättningar för en viss återhämtning av det eftersatta underhållet samt skapa bättre möjligheter för näringsliv och boende på landsbygden. Trafikverkets beräkningar för att uppgradera vägnätet från BK1 till BK4 kräver att 700 broar och ca 10 procent av vägkonstruktionerna behöver åtgärdas, ett arbete som omgående behöver komma igång för att Sverige inte ska tappa i konkurrenskraft.



Järnvägar

Flertalet plankorsningar med den lägsta säkerhetsnivån återfinns utefter det enskilda vägnätet. Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag att vidta åtgärder för att minska antalet olyckor vid plankorsningar. Ett antal korsningar där olycksrisken bedömts som hög har identifierats och kommer att åtgärdas i närtid. Riksförbundets uppfattning är att detta arbete kommer att dra ut på tiden, främst för att öronmärkta medel inte avsatts för åtgärderna. I den kommande planen bör särskilda medel avsättas för att snarast höja säkerhetsnivån på utpekade plankorsningar.

Enskilda vägar

Anslaget för bidrag till drift av enskilda vägar har föreslagits uppgå till 16 respektive 22 miljarder kronor. Med beaktande av de utmaningar som de enskilda väghållarna står inför med större investeringar för att möta en förändrad klimatpåverkan på vägnätet, högre kostnader för vinterväghållningen på grund av större andel halkbekämpning och brist på entreprenörer vilket innebär längre körsträckor. Vidare krav på ökad bärighet på vägar och inte minst broar. Många av de broar som byggdes på 50- och 60-talet står de kommande åren inför stora reoveringar. För att vidmakthålla dagens funktionalitet på det enskilda vägnätet bör nivån sättas till 18 respektive 24 miljarder.

Från Riksförbundets sida noteras ett ständigt ökat behov av rådgivning från de enskilda väghållarna, vilket mot bakgrund av vad som angivits ovan inte kan förväntas minska. Det är därför anmärkningsvärt att Trafikverket drar ner på sin organisation vad gäller utredare, vars uppgift är att bistå väghållarna. Detta arbete, ofta ideellt utfört, innebär att ett vägnät på över 400 000 kilometer väg sköts på ett kostnadseffektivt sätt. Rimligen borde detta kunna åtnjuta ett större stöd från Trafikverket.

Övrigt

Riksförbundet har under flera år pekat på problemen med den ordning som Trafikverket tillämpar med upphandlade baskontrakt, se bilaga. Riksförbundet har visat på risken för utslagning bland tillgängliga entreprenörer. Trafikverket har nu noterat ett minskat intresse för vintertjänster bland entreprenörer, vilket i flera fall inneburit höjda priser, se Trafikverkets underlagsrapport Vidmakthållande sidan 17. En förändrad ordning vid upphandling förefaller angelägen innan problemen blir större.

Som ovan

Uno Jakobsson
Ordförande

Mikael Näslund
vice ordförande

Christer Ångström
2:e vice ordförande

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 12.700 medlemmar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar mer än 1 miljon fastigheter.