

Motion till riksdagen

1989/90:T37

av Hans Dau (m)

med anledning av prop. 1989/90:88

Vissa näringspolitiska frågor

Det enskilda vägnätet är i särklass landets längsta vägnät. Huvuddelen av detta vägnät är beläget på landsbygden. I stort påbörjas alla transporter av hela skogs- och jordbrukets produktion, respektive avslutas alla transporter av insatsvaror och förnödenheter på dessa vägar.

Inte bara för sysselsättningen på landsbygden är dessa vägar av avgörande betydelse, utan även för sysselsättning och vällevnad i hela landet. Skogsråvaror ger t.ex. en avsevärd sysselsättning och dessutom ett betydande exportnetto. Även jordbrukets produkter genererar många arbetstillfällen inom livsmedelsindustrin och transportnäringen. Det tryggar också konsumenternas behov av livsmedel.

De enskilda vägarna har även en mycket stor betydelse för allmänheten i form av turism, rekreation, fritids- och friluftsliv samt för bär- och svamp-plockning. Visserligen kan enskilda väghållare utan statsbidrag stänga av vägen för obehörig motorfordonstrafik, men detta sker sällan beroende på landsbygdsbarnas medfödda känsla för frihet och öppenhet.

Sammantaget måste de enskilda vägarna ses som en mycket viktig och integrerad del av landets totala vägnät. Då de flesta resor och transporter börjar och slutar vid enskild väg, är de av ett oerhört samhällsekonomiskt värde. Trots detta utgår statsbidrag för endast en fjärdedel, eller ca 71 000 km, av dessa vägar.

Många enskilda vägsamfälligheter som söker bidrag, och som i och för sig uppfyller de formella kraven för statsbidrag, kan idag inte tas in i bidragssystemet. Tyvärr räcker inte medelstillelningen, ens till de vägar som beviljats statsbidrag, för nödvändiga underhållsåtgärder. De får således för närvarande reducerat bidrag i förhållande till godkänd procentsats.

Detta har medfört ett eftersläpande upprustningsbehov som vägverket beräknat till totalt 1 300 miljoner kronor. Till följd av otillfredsställande bärighet drabbas framför allt skogsbruket av omlastningskostnader på hundratals miljoner årligen.

Till detta kommer att vägverket på sina håll överväger att överföra stora delar av det allmänna vägnätet på enskild väghållning. Detta är en mycket oroande utveckling som måste motverkas.

En annan mycket oroande faktor är att vägverket, i sina kompletterande direktiv till länsstyrelserna för upprättande av femårsplan för byggande

1991–95 av enskilda vägar, anger en sänkning av bidragsprocenten till årlig drift med 20 procent fr.o.m. 1991.

Mot. 1989/90
T37

I och för sig är tanken – när vägverket inte får den begärda anslagsökningen – att detta skall öka utrymmet för vidmakthållande och förbättrings-åtgärder samt att ta in nya vägar i bidragssystemet. Emellertid innebär en sådan sänkning av bidragsprocenten en katastrof för enskilda vägar på landsbygden. Dessa är oftast långa med ett fåtal andelsägare varför en sänkning av bidragsprocenten kan innebära en kostnadsökning med 15 000 – 30 000 kronor/år och lantbruk. För de enskilda väghållarna innebär detta att de, förutom fordonsskatter, vägtrafikskatter m.m. har en betydande väghållningskostnad som toppar övriga transportkostnader.

Den negativa utvecklingen för det enskilda vägnätet utgör, om det tillåts fortsätta, ett allvarligt hot inte bara mot landsbygdens utveckling utan även mot hela landets välfärd. Det är därför utomordentligt viktigt att riksdagen med kraftfulla åtgärder förhindrar denna utveckling.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att i enlighet med vägverkets anslagsäskande till drift och byggande av enskilda vägar för budgetåret 1990/91 anvisa ett reservationsanslag på 650 000 000 kr.,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägverket endast i undantagsfall bör få överföra allmän väg till enskild väghållning samt att, då så sker, skall anslagsbeloppet till drift och byggande av enskilda vägar höjas i motsvarande grad.

Stockholm den 26 mars 1990

Hans Dau (m)