

Motion till riksdagen 2009/10:T4

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)
med anledning av redog. 2009/10:RRS13

Riksrevisionens styrelses redogörelse om Vägverkets vägunderhåll

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverkets underhåll av vägar bör få bättre uppföljning och kontroll, med mätbara mål, indikatorer som visar hur dessa mål klaras samt regelbunden återrapportering av hur målen följs upp.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att styra och följa upp Vägverkets underhåll av belagd väg mot riksdagens transportpolitiska mål, exempelvis genom lämpliga nyckeltal.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om en skadeförebyggande strategi för vägarna.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att ställa upp särskilda mål, åtgärder och uppföljningsmekanismer för att säkerställa vägnätet och minska dess sårbarhet inför kommande klimatförändringar.

Motivering

I Riksrevisionens granskning av Vägverkets underhåll framgår att där finns stora brister i dagens system. Enligt Riksrevisionens bedömning saknar Vägverket tillräckliga och tillförlitliga underlag för att styra underhållet av vägnätet. Underhållet av vägar riskerar därför att styras delvis slumpmässigt och inte efter behov, hävdar Riksrevisionen vidare.

Riksrevisionens övergripande slutsatser i granskningen indelas i sex punkter:

- ? Vägverkets uppgifter om det samlade underhållsbehovet är osäkra.
- ? Uppskattningar av kostnader för underhåll är otillförlitliga.

Fel! Okänt namn på

- ? Det saknas tillförlitliga underlag om eftersatt underhåll.
- ? Det finns brister i uppföljning och styrning av underhåll.
- ? Inflytandet av samhällsekonomiska kalkyler i underhållsarbetet är oklart.
- ? Regeringens styrning har varit delvis passiv under planperioden.

För att åtgärda dessa brister rekommenderar Riksrevisionen regeringen att förtydliga styrningen av vägunderhållet, dels genom krav på Vägverket att utveckla nya tillståndsmått och effektsamband, dels genom att utgå från de transportpolitiska målen i uppföljningen och genom att utreda hur samhällsekonomiska kalkyler kan och bör styra underhållet. Regeringen bör vidare säkerställa att rapporteringen till riksdagen ger en rättvisande bild av underhållsverksamheten.

Vi anser att denna kritik är allvarlig och att regeringen omedelbart bör agera för att förbättra uppföljningen av underhållspengarna, inte minst eftersom det är stora summor det handlar om. Den sammanlagda kostnaden för drift och underhåll ligger på 8–9 miljarder kronor årligen. Den post som Riksrevisionen fokuserat på är *Underhåll av belagd väg*, som enbart den har kostnader på 3 miljarder kronor per år. Det är oansvarigt att låta skattebetalarnas pengar gå till verksamhet som saknar tydlig och effektiv styrning. Det viktiga är inte bara anslagens storlek utan också vad det används till och hur effektivt det används.

Det underhållsberg på 20 miljarder kronor som Vägverket refererar till kan mycket väl vara ett luftslott. De mätningar som gjorts av vägbanor och spår djup visar att det faktiska tillståndet för de nationella vägarna har förbättrats under ett flertal år. Det är alltså mycket möjligt att det underhållsberg som Vägverket målat en bild av i själva verket inte finns eller är väsentligt lägre än vad myndigheten hittills utgett det för att vara. Ett exempel på osäkerheten vad gäller kostnaderna är när olika projektledare i samma region uppskattar kostnaden för underhåll av ett och samma vägnät till 45 miljoner kronor respektive 90 miljoner kronor.

Man kan jämföra med frågan: Bör vår tonåring få en tusenlapp mer i månadspeng? Svaret beror nog på vad hon skulle använda pengarna till och hur effektivt pengarna spenderas. Går pengarna till en helkväll på nattklubb med en taxiresa hem på småtimmarna blir svaret troligen nej. Går pengarna till varma vinterskor blir svaret kanske ja. Och effektiviteten avgör: skorna kan kosta mellan 2 000 kr i en centrumbutik och 300 kr begagnat från en kompis som har större fötter än vad hon trodde, och allt däremellan.

Regeringen bör agera omedelbart så att det i regleringsbrevet för Vägverket framgår att effekterna och urvalet av åtgärder för underhållet måste förbättras. Det ska finnas mätbara mål, indikatorer som visar hur dessa mål klaras samt regelbunden återrapportering av hur målen följs. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Vi begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att styra och följa upp Vägverkets underhåll av belagd väg mot riksdagens transportpolitiska mål, exempelvis genom lämpliga nyckeltal. Detta är även en av Riksrevisionens rekommendationer till regeringen. En tydligare styrning utifrån de transportpolitiska målen är viktig, inte minst för att det ska finnas en rimlig avvägning mellan landsbygd och

tätortsregioner, mellan motortrafik och cykel- och gångtrafik samt mellan tung trafik och personbilar. Regeringen bör också återkomma med förslag om en skadeförebyggande strategi för vägarna, som en del i att minska slitaget och förebygga andra skador på vägnätet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Om inte Vägverket efter tydligare signaler från regeringen inom kort förbättrar rutinerna för uppföljning och måluppfyllnad för vägunderhållet bör regeringen överväga att minska anslaget till vägunderhåll, som en tydlig signal att effektivisera verksamheten och styra skattebetalarnas pengar till samhällsnyttiga insatser.

Minskat slitage på vägarna ger minskat behov av underhåll

Ett sätt att minska slitaget på är att ta bort det svenska undantaget från EU:s regler om maximivikt och längd. I Sverige tillåts lastbilar med en maximivikt på 60 ton, medan EU i övrigt endast tillåter 44 ton. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tonns långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar. Slitaget minskar förhållandevis mycket när fordonens maximivikt minskas. American Highway Association uppskattar att en 38-tonns lastbil orsakar samma slitage som 9 600 personbilar. Beräkningar från Vägverket och riksdagens utredningstjänst (RUT) visar att lastbilstrafiken stod för 62 % av vägslitaget men bara för 25 % av vägskatterna år 2005.¹

Fordonens längd påverkar också dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkning av broar, större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas, och underhållskraven ökar. Om maximivikten sänktes skulle det bli billigare att anlägga nya vägsträckor där detta krävs.

Det generella svenska undantaget från EU:s maximivikt bör tas bort från sett transport av skogsråvara fram till förädling. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 44 ton kommer överföringen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart att påskyndas samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar, miljöpåverkan, olyckor och hälsoproblem minskar. Regeringen bör därför ta bort det svenska undantaget från EU:s regler om lastbilars maximivikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Tunga fordon är inte bara ett problem för slitage på vägnätet, utan även i skogen och i jordbruket. En stor del av minskade skördar på flera områden på jorden sägs bero delvis på markpackning.

En annan faktor som påverkar behovet av underhåll är andelen överlast, dvs. lastbilar som kör med för tung last, vilket leder till ökat slitage på vägarna. I dagsläget är kontrollen för överlast bristfällig. I och med en ändring i

¹ PM 2006:1260 samt 2006:1164, riksdagens utredningstjänst, 2006.

Fel! Okänt namn på

förordningen (2004:865) om kör- och vilotider finns nu möjlighet för polisen att stoppa och bötfälla utländska fordon som har överlast eller bryter mot annan lagstiftning (10 kap. 6 §). Detta öppnar dörren för att förbättra efterlevnaden av reglerna mot överlast. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag om att stärka och effektivisera den kontrollverksamhet som syftar till att reglerna mot överlast ska efterlevas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Minskad sårbarhet inför klimatförändringar

Klimatförändringarna har redan börjat, och hur drastiskt vi än minskar utsläppen så kommer en viss temperaturökning att äga rum. Det kommer att få konsekvenser i form av ökad sårbarhet för översvämningar, ras, skred och stormar. Ett exempel är översvämningen år 2000 i Arvika. Samhället behöver förbereda sig för dessa förändringar parallellt med ett offensivt arbete för att minska utsläppen av växthusgaser.

Den ökade översvämningsrisken drabbar framför allt bebyggelse, vägar och järnvägar, och dricksvattenförsörjningen riskerar att slås ut. Risken för ras och skred kommer också att öka. I Munkedal raserades E6:an längs en sträcka på flera hundra meter. Sådana händelser kan bli vanligare. Uppskattningsvis ligger över 200 000 byggnader i områden där ras- och skredrisken ökar.

För att klimatsäkra infrastrukturen inför kommande klimatförändringar krävs investeringar, t.ex. för att minska sårbarheten vid ras, skred, stormar och översvämningar. De totala skadekostnaderna av kommande klimatförändringar uppgår till i storleksordningen 1 100–1 900 miljarder kronor de kommande hundra åren. Skadekostnaderna för det statliga vägnätet uppskattas till 5–14 miljarder kronor fram till år 2100. Kostnaden för skadeförebyggande åtgärder som eliminerar 75 % av skadekostnaden uppgår till 2–3,5 miljarder kronor.

Klimatförändringarnas effekter för den enskilde är en fråga för hela samhället, inte minst eftersom försäkringsbolagen successivt kommer att minska sitt ansvar i takt med att effekterna blir alltmer förutsägbara. Därmed ökar kraven på att det offentliga ska ta ett större ansvar. Om inte samhället axlar detta ansvar finns risk att enskilda medborgare kommer att råka illa ut genom skador på egendom och i värsta fall genom olyckor, t.ex. genom ras och skred. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att ställa upp särskilda mål, åtgärder och uppföljningsmekanismer för att säkerställa vägnätet och minska dess sårbarhet inför kommande klimatförändringar. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Generellt dubbdäcksförbud med möjlighet till dispens

Ett minskat underhållsbehov kan också nås genom att man minskar användningen av dubbdäck. Enlig Vägverket står dubbdäcken för den största delen

Fel! Okänt namn på

av de lokalt alstrade partiklarna med upp till 90 % av PM10-utsläppen. Dubbdäck river loss många gånger fler partiklar än dubbfria vinterdäck, varav den övervägande delen kommer från vägbanan. Det stora slitaget på vägar som trafikeras med dubbdäck medför stora kostnader, och det är känt att det finns ett tydligt samband mellan dubbarnas vikt och vägslitaget.

I Vägverkets redovisning till regeringen "Samlad lägesrapport om vinterdäck" från 2008 konstateras att en minskning av dubbdäcksanvändningen är mycket lönsam samhällsekonomiskt genom lägre vägslitage och minskade hälso- och miljöeffekter. Beroende på var minskningen sker är skillnaden i lönsamhet mycket stor. En minskning i norra Norrland kan ge en positiv effekt på ca 200 kr per fordon och år, medan en minskning i Stockholm kan ge en positiv effekt på upp till flera tusen kronor per fordon och år. Slitaget av ett dubbdäcksfordon kostar mellan 200 och 600 kr per år. Övriga kostnader är hälso- och miljöeffekter orsakade av partiklar, buller, koldioxidutsläpp och ökad bränsleförbrukning.

En ökad användning av dubbfria däck kan bidra till att öka trafiksäkerheten, under förutsättning att man använder dubbdäck anpassade för nordiska förhållanden i kombination med en förbättrad vinterväghållning och en konsekvent introduktion av tekniska stödsystem som antisladd.

Vi anser därför att ett förbud av dubbdäcksanvändning med möjlighet till dispens är prioriterat, inte minst för att minska slitaget på vägarna och förbättra luftkvaliteten i tätorter. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på lagstiftning för att genomföra en sådan förändring. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Stockholm den 2 februari 2010

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Tina Ehn (mp)