

Skogsenheten  
Göran Hallsby  
goran.hallsby@skogsstyrelsen.se  
Tfn 090-15 83 41

Datum  
2022-02-17

Dariernr  
2021/4383  
Er referens  
I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Rapport 2021:186

Skogsstyrelsen lämnar följande synpunkter rörande de områden som har störst betydelse för skogsbrukets hållbarhet.

### Övergripande synpunkter

Av vägarna i Sverige är 98 400 km statliga vägar och 46 500 km kommunala gator och vägar. 430 000 km är enskilda vägar varav 75 900 km är enskilda vägar med statsbidrag. Att ”i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt” (s.7) är en sund grundprincip. Skogsstyrelsen bedömer att riktade satsningar för bättre samordning av hela vägnätets underhåll (inklusive enskilda vägar med och utan statsbidrag) behövs för att undvika samhällskritiska störningar. Genom nedprioritering av underhåll på vägklass 4–6 förbiser planförslaget insatsområden av central betydelse för skogsbrukets hållbarhet, lokalbefolkning, landsbygdens företagande och samhällsservice samt riskhantering kopplat till pågående klimatförändringar. Planförslaget missar möjligheter till verkligt kostnadseffektiva satsningar genom att ge tekniskt avancerade, storskaliga och dyra projekt oproportionerligt stort utrymme.

Skogsstyrelsen ställer sig bakom att målet bör vara ”god tillgänglighet för alla medborgare och allt näringsliv i hela landet” (s.31) men saknar en helhetsstrategi för hela vägnätet med tanke på den underhållsskuld som nämns i planförslaget.

### Särskilda synpunkter

#### *Försämring på mer än 70% av det statliga vägnätet kräver fler konkreta åtgärder*

Rapporten förutser negativ tillståndsutveckling på över 70 % av det statliga vägnätet (tabell 3, s 73) samt ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner men lämnar inga konkreta förslag på hur förfallet skulle kunna bromsas. Eftersom skogsindustrin kräver leverans av råvara året runt ser Skogsstyrelsen med oro på nya flaskhalsar i det statliga vägnätet och ytterligare försämrade transportmöjligheter.

Skogsstyrelsen bedömer att den växande underhållsskulden delvis kan avhjälpas med förstärkt offentlig samordning och utvecklade system för informationsutbyte och kompetensförsörjning bland anläggningsentreprenörer, väghållare och nyttjare.

#### *Inte bara positiv miljöpåverkan*

BK4-vägar, möjligheten att köra långa fordon och utökad frakt på järnväg kan ge effektivare transporter och minska skogsbrukets utsläpp av växthusgaser. Som Skogsstyrelsen tidigare påtalat<sup>1</sup> är det önskvärt med snabb omklassning av BK1-vägar till BK4 och mer utbyggd terminalstruktur som möjliggör omlastning mellan bil- och järnväg. Samtidigt befarar Skogsstyrelsen att vägarnas försämrade tillståndsutveckling leder till ökade utsläpp på grund av ojämna vägar, ökat rullmotstånd och i vissa fall längre körsträckor både i skogen och på väg.

#### *Ökat bidrag samt flexibla bidragsregler för enskilda vägar*

För att upprätthålla dagens vägstandard bedömer Skogsstyrelsen att det statliga stödet till enskilda vägar behöver öka. Dels stiger kostnaderna för underhållet och dessutom finns flera samverkande faktorer som bidrar till att vägarna blir mer ömtåliga och belastas hårdare vilket fordrar tätare underhåll och mer reparationer. Klimatförändringen med kortare tjalperiod och mer frekvent extremväder försämrar vägarnas bärighet och påskyndar deras nedbrytning. Samtidigt innebär den pågående omställningen till längre och tyngre fordon större påfrestning på vägar i allmänhet och att de sämsta vägarna kommer att trafikeras av de tyngsta fordonen. Det enskilda vägnätet skapar viktiga förbindelselänkar och är ofta avgörande för statliga vägars funktionalitet. Därför borde mer än dagens 18% (75 900 av 430 000 km enskild väg) få statligt stöd.

Utöver ekonomiska medel ser Skogsstyrelsen behov av nya, lokalt förankrade, arbetssätt och anpassning av bidragsregler till specifika vägsträckors eftersträvarade funktionalitet. Det är viktigt att ta tillvara goda exempel och lokal erfarenhet som kan omvandlas till standardiserade lösningar. För enskilda grusvägar finns till exempel möjlighet att använda kombinerat bär- och slitlager som både höjer bärigheten på vägen och ger fin yta för personbilstrafik. Detta är en kostnadseffektiv lösning som hindras av dagens bidragsregler. Med flexibla bidragsregler skulle enskilda väghållare kunna göra kostnadseffektiva insatser för att avhjälpas den nationella underhållsskulden.

#### *Mer kunskapsstöd och rådgivning till enskilda väghållare*

Planförslaget anger att det finns 23 000 mottagare av stöd till enskilda vägar. Skogsstyrelsen befarar att den föreslagna inriktningen lägger orimligt stort ansvar för kritiska delar av det nationella transportsystemet på enskilda personer. Med utökad rådgivning och bättre information skulle individuella väghållare kunna göra mer samordnade och funktionella insatser. Det skulle exempelvis vara möjligt att tydliggöra vägsträckors utsatthet inom det lokala avrinningsområdet med stöd av regionala klimatscenarier, terräng- och

---

<sup>1</sup> Yttrande till Infrastrukturdepartementet Diariennr 2020/4319.

lutningskartor, jordartskartor och markfuktighetskartor med mera. Riktade insatser för mer ordnad förvaltning och samordnat vägunderhåll över fastighetsgränser kan, enligt Skogsstyrelsen, bidra till lägre kostnader och bättre hantering av oförutsedda händelser på grund av klimatförändringar (Skogsstyrelsen 2019). Otillräcklig vägstandard och bristande underhållsrutiner riskerar negativa följdverkningar för byggnader och anläggningar, kulturmiljöer samt för vattenkvalitet med tillhörande biologisk mångfald.

#### *Förskjutning av ansvar till enskilda väghållare*

Skogsstyrelsen anser att förskjutningen av ansvar kräver

- a) **Ökad kompetens hos väghållare** att värdera och beställa rätt åtgärd, ställa rätt krav på utförandet och följa upp utförd åtgärd. Planförslaget påtalar detta: *”Utvecklingen kommer att påverka framtida generationer i form av ett växande reinvesteringsbehov”* men det saknas lösningsförslag.
- b) **Ökad kompetens hos utförare**. Planförslaget pekar på att resurs- och kompetensbrist inom anläggningsmarknaden riskerar att leda till ökade kostnader, att planerade åtgärder inte kan genomföras samt att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål som är viktiga för ett mer hållbart samhälle. Skogsstyrelsen instämmer och vill dessutom betona att resurs- och kompetensbristen i hög grad gäller små och medelstora lokala företag som bygger och underhåller enskilda vägar.
- c) **Ökad medvetenhet hos nyttjare**. Nyttjare behöver uppdaterad och relevant information som också förmedlas effektivt till väghållare. Därtill krävs aktiva åtgärder för bättre ajourhållning och skoglig uppgradering av den nationella vägdatan (Skogsstyrelsen 2019). Väghållarnas ökade ansvar medför nya krav på ordnad förvaltning. Skogsstyrelsen förordar att frågan samordnas med Lantmäteriet innan ansvaret kan fördelas ut.
- d) **Bättre beredskap för ändamålsenlig förvaltning**. Många områden saknar idag en ändamålsenlig förvaltning av det enskilda vägnätet. Skogsstyrelsen understryker att ordnad förvaltning och god beställarkompetens både kan motverka vägarnas tillståndsförsämring och bidra till överlevnad för små och medelstora vägentreprenörer på landsbygden. Den förskjutning av ansvar som planförslaget antyder fordrar stöd från Lantmäteriet för att uppdatera, väcka och åstadkomma ordnad förvaltning.

#### *Initiativ för att säkra ett robust vägsystem och minska miljöstörningar*

Skogsstyrelsen arbetar tillsammans med skogsnäringen och andra intressenter utifrån rapporten Skogsskötsel med nya möjligheter (Skogsstyrelsen 2019). Syftet är att ta fram en branschgemensam målbild för väginfrastruktur och kompetensbehov. Detta är ett viktigt arbete för skogsnäringen för att möta de utmaningar som lyfts i planförslaget.

I detta ärende har Herman Sundqvist, generaldirektör beslutat och Göran Hallsby, skogsskötselspecialist varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Göran Rune, avdelningschef, Dan Rydberg, enhetschef, David Ståhlberg, utredare samt vägspecialisterna Kristina Thureson och Stefan Gunnarsson deltagit.

Herman Sundqvist

Göran Hallsby

### **Referenser**

Skogsstyrelsen (2019) Skogsskötsel med nya möjligheter. [Rapport 2019:24](#).

Skogsstyrelsen (2021) Yttrande till Infrastrukturdepartementet. [Diarienummer 2020/4319](#).