

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.

Skogsstyrelsen lämnar följande synpunkter rörande inriktningsunderlaget.

Övergripande kommentarer

Som sektorsmyndighet med ansvar för miljömålsuppföljning, naturresurshushållning, riskbedömning och produktionsvillkor kopplade till skogsbruk anknyter Skogsstyrelsens uppdrag till stora arealer och en unikt lång transportkedja; från de minsta perifera skogsbilvägarna och vidare via europavägar och järnvägsterminaler till exporthamnar. Skogsstyrelsen överblickar den halva av det totala vägnätet som är utanför Trafikverkets fokus men som har avgörande nationell betydelse för en levande landsbygd, jakt och friluftsliv, turistnäring, civil säkerhet och inte minst för skogsbrukets konkurrenskraft. Mot bakgrund av det övergripande transportpolitiska målet ”*En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning*” är det angeläget att Skogsstyrelsens kompletterande perspektiv införlivas i Trafikverkets inriktningsunderlag.

Flertalet synpunkter som framförs nedan gäller akuta problem som förbises i inriktningsunderlaget och som borde kunna avhjälpas utan väsentliga merkostnader. Det handlar främst om att inkludera särskilda insatser som bidrar till kompetenshöjning, mer ordnad förvaltning och förtydligat myndighetsansvar avseende enskilda vägar. För nödvändig hushållning med skogsmark och naturresurser, klimatanpassning, effektivare förvaltning samt mer rationell drift och underhåll av enskilda vägar behövs ökad samverkan över fastighetsgränser och över större områden. Därför förordar Skogsstyrelsen också förstärkt myndighetsövergripande samarbete mellan Trafikverket, Lantmäteriet och Skogsstyrelsen.

Specifika synpunkter

Prioriterat underhåll

Skogsstyrelsen är djupt involverad i konsekvenserna av dålig planering, kompetensbrist och eftersatt underhåll på mindre och enskilda vägar. Inriktningsunderlagets betoning på effektivt underhåll och nödvändigheten att komma i kapp med eftersatt underhåll är bra. Dock önskar Skogsstyrelsen att

prioriteringen av eftersatt underhåll fastställs tydligare för var och en av de alternativa ramnivåerna. I flertalet alternativ bör underhåll ges tydligt företräde framför nysatsningar om inriktningen skall vara trovärdig. Skogsstyrelsen efterfrågar ändamålsenlig prioritering bland föreslagna upprustnings- och underhållsinsatser med syfte att säkra kostnadseffektiva tunga transportkedjor utan att skapa nya flaskhalsar i form av inkompatibel och osammanhängande väg- och järnvägsstandard. Detta förutsätter mer delaktighet från skogsnäringen så att exempelvis uppgifter om planlagt transportbehov blir en naturlig del av underlaget till nya länsplaner (se Skogsstyrelsen Rapport 2023/18 och efterföljande strategiarbete).

Miljö- och klimatanpassningsåtgärder

Inriktningsunderlaget förbiser flera väsentliga aspekter på klimatpolitisk styrning samt effektiva miljö- och klimatanpassningsåtgärder kopplat till vägbyggnad och -underhåll. Viktiga dimensioner som markhushållning och hänsyn till vattenkvalitet och hydrologi har utelämnats trots att Trafikverket skulle kunna vara föregångare när det gäller miljö- och klimatanpassning. Medan de enskilda väghållarna har målbilder vad gäller påverkan på vatten omnämns inte hur risken för miljöskador, ras och skred skall hanteras på det allmänna vägnätet. Eftersom följdverkningar av vattenproblem längs det enskilda vägnätet fortplantas till det allmänna vägnätet och angränsande infrastruktur borde det samhällsekonomiskt effektiva vara att satsa särskilda resurser på förebyggande åtgärder uppströms där kostnaderna också är lägre¹. Generellt eftersträvas ett mer proaktivt förhållningssätt och utökad samverkan där skogsbrukets förutsägbara transportbehov och väghållarnas underhållsplaner synkroniseras.

Trafikverkets pedagogiska nyckelroll

Trafikverkets återkommande inspektioner av bidragsberättigade enskilda vägar har potential att spela en pedagogisk nyckelroll och bidra med ovärderlig kunskapsspridning till väghållare på landsbygden. För att tillvarata denna möjlighet bör personalresurserna till inspektioner förstärkas så att inspektionen i normalfallet innebär fysiskt möte/samråd på plats med berörda väghållare, -entreprenörer och -användare. Det är viktigt att de enskilda väghållarna får hjälp att prioritera sina resurser på rätt åtgärder för att få det mest effektiva underhållet av varje investerad krona.

Säkrad underhållsstandard på bidragsberättigade enskilda vägar

Vid inspektion av bidragsberättigade enskilda vägar bör det ställas motkrav på uppvisade kostnader och uttaxering (t.ex. årsredovisningar över ett antal år). Detta för att få en mer rättvis fördelning av statligt bidrag och undvika utbetalning till väghållare som bygger upp en underhållsskuld genom att avstå uttaxering och minimera underhåll. Noggrann uppföljning och återkoppling till väghållare behövs för att bekräfta vilka konstruktionslösningar som krävs för att hålla bidragsberättigad vägstandard.

¹ 50% lägre kostnad/km för underhåll av enskilda väg jämfört med allmän väg (Skogsstyrelsen 2023)

Uppdaterade vägdbaser och Trafiksäkerhetsmålet 2030

Skogsstyrelsen välkomnar att Trafikverket vill "ta en aktiv roll i uppbyggnaden av ekosystemet för digitala tjänster". Ett angeläget område som inte omnämns är behovet av kompletta vägdbaser. Med hänsyn till skogsbrukets känsliga transportlogistik är det särskilt angeläget att arbeta för uppdaterade och kvalitetssäkrade vägdbaser för alla vägar inklusive de enskilda vägarna som idag saknar ordnad förvaltning.

Trafiksäkerhetsmålet 2030 gällande personsador och dödsfall inkluderar även det enskilda vägnätet. Dåligt underhållna vägar, vägar som ej håller riktlinjer för vägklass eller saknar uppdaterad status i vägdbaserna som ligger till grund för logistikplanering utgör en arbetsmiljörisk för de som utför transportarbete. En allvarlig brist är att det i många fall saknas uppgifter om broar på det enskilda vägnätet.

Rådande rutiner för upphandling påverkar lokal beredskap och kompetens

Rådande rutiner för upphandling av infrastrukturprojekt leder till att nödvändig lokalkännedom, entreprenadkapacitet och vägkompetens går förlorad på landsbygden eftersom stora projekt sällan nyttjar lokal personal och utrustning. Det tidigare systemet med geografiskt spridda vägstationer var mer mångsidigt då det säkrade kompetensförsörjning och samtidigt erbjöd både lokal beredskap och kapacitet för större centrala projekt. Med hänsyn till positiva synergier för det allmänna och det enskilda vägunderhållet och strävan efter samhällsekonomiskt effektiva lösningar föreslås att Trafikverket överväger återinförande av ett system inspirerat av äldre tiders vägstationer.

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

Herman Sundqvist

Göran Hallsby

Referenser

1. Skogsstyrelsen (2023) Nulägesbeskrivning av enskilda vägar med inriktning på skogsbrukets transporter. [Rapport 2023/18](#).
2. Skogsstyrelsen (2019) Skogsskötsel med nya möjligheter. [Rapport 2019/24](#).