

Datum  
2024-12-19

Darienr  
2024/3190  
Er referens  
LI2024/01755

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

## Remissvar Statsbidrag till enskild väghållning

Skogsstyrelsen har tagit del av rubricerad remiss och remissen berör Skogsstyrelsens verksamhetsområden.

Skogsstyrelsen anser att förslaget till förordning inte fångar upp det behov som finns av att anpassa det enskilda vägnätet inför framtiden. Det finns ett behov av klimatanpassning, där avrinning och bärighet är centrala faktorer för vägens funktion. Det sker också en förändring där fordonsflottan blir tyngre, både vad gäller privat och yrkesmässig trafik. Vägnätet behöver anpassas efter detta. Ett krav för att få ta emot bidrag bör därför vara att man jobbar framåtsyftande. I dagsläget sker detta inte i tillräckligt stor utsträckning vilket gör att dagens bidrag ofta leder till att en underhållsskuld byggs upp.

I det säkerhetspolitiska läge som råder kan de enskilda vägarna komma att spela en viktig roll för totalförsvaret. För svensk del ska den nationella infrastrukturplanen presenteras först våren 2026. Vilken funktion det enskilda vägnätet kan få vid kriser, krigsfara och krig är därför svårt att spekulera alltför långtgående om idag. I samband med de senaste större skogsbränderna 2014 och 2018 var det enskilda vägnätet dock starkt bidragande till samhällsviktiga funktioner och att begränsa brändernas omfattning. Skogsstyrelsen konstaterar att det i utredningen och förslaget till förordning, saknas konkreta ingångar till hur bidrag till enskilda vägar som är viktiga för totalförsvaret, ska hanteras.

I den föreslagna förordningens 4§ anges att bidrag ska främja "...en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." Detta är en bra ambition med bidragen. Det är viktigt att poängtera att skogsbruket är en del av näringslivet.

Skogsstyrelsens erfarenhet är att i den praxis som utvecklats har bidrag på senare år inte lämnats för att knyta ihop vägar som används av skogsbruket. Detta leder till längre transporter för skogsbruket och för fastboende.

I den föreslagna förordningens 6§ anges punkter som utgör förutsättningar för bidrag. Skogsstyrelsens bedömning är att punkterna är bra men det är också viktigt hur de tolkas.

Skogsbruk utgör en del av näringslivet och de allra flesta vägar inom det enskilda skogsbilvägnätet har betydelse för det rörliga friluftslivet.

Den föreslagna förordningens 15§ bygger på den nuvarande förordningens 13§. I den nya skrivningen anges att de bidragsgrundande kostnaderna får omfatta "...projektering, förrättning och sådan ersättning som väghållaren... ska utge för mark eller intrång." Skogsstyrelsen uppfattar skrivningen som positiv, eftersom sådana kostnader ofta uppstår då man vill lägga om en väg i ny sträckning eller bygga ny väg. Vi bedömer att den nya skrivningen gör det mer tydligt att bidrag kan lämnas för sådana kostnader. Vi tror att staten som bidragsgivare behöver ta höjd för att många kan vilja söka bidrag för projektering eller förrättning, i och med denna skrivning. I samband med ändrat klimat samt dyra broinvesteringar behöver det finnas möjlighet att greppa över nya eller större geografier för att hitta ekonomiska och hållbara lösningar för framtiden. En sådan bidragsmöjlighet är viktig för att kunna lösa upp knutar och långsiktigt skapa en rättssäker förvaltning som gynnar många parter.

I den föreslagna förordningens 25§ anges att bidrag helt eller delvis inte ska betalas ut om villkoren inte följts och avvikelserna är allvarliga och återkommande. De villkor som avses finns i 7§ och gäller att vägen ska hållas öppen för allmän trafik utan avgift och hållas i "ett tillfredställande skick för sitt ändamål.". Skogsstyrelsen anser att det behöver finnas mer långtgående krav på redovisning för att undvika att man prioriterar underhållet av vägar på fel sätt. I takt med klimatförändringar och växande underhållsskuld behöver avrinning och andra bärighetshöjande åtgärder prioriteras och följas upp tätare än vart femte år. För att komma ifrån att underhåll endast görs i den utsträckning som bidraget täcker och därmed ofta skapar en underhållsskuld, krävs ett mer ändamålsenligt uppföljningssystem. Digitala möjligheter till automatgranskning kan användas för att tätare bevaka kostnader och utförda åtgärder, exempelvis årligen med stickprov, utöver femårskontrollen. För att stötta väghållare i att prioritera vägunderhåll bör ett antal frågor besvaras av väghållaren kring beställda åtgärder och hur kraven på beställningen ser ut och möjligen hur utfallet blivit efter utförd åtgärd. Detta borde ingå som en del av Trafikverkets rådgivning då kunskap och erfarenhet skiftar både hos väghållare och anlitate entreprenörer. Tätare digitala kontroller borde hjälpa även Trafikverkets handläggare. För att prioritera vägsystemets robusthet och bärighet behöver viss praxis omprövas, t.ex. bör det övervägas om vissa material med kombinerat bär- och slitlager kan anses som godkända för bidrag.

I förslag till förordning om ändring i förordningen med instruktion för Trafikverket anges i 2§, punkt 17 att Trafikverket ska "...tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad, och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare...".

Handläggarnas tid per meter väg, visar tydligt att den fysiska rådgivningen från Trafikverket minskat. Skogsstyrelsen anser att detta är ett viktigt rådgivningstillfälle, och i många fall det enda rådgivningstillfället väghållaren får. Trafikverket behöver därför tillgängliggöra fysisk rådgivning mer än idag.

Kanske är det även här möjligt med digitala hjälpmedel, t.ex att filma vägen och återkoppla besiktningen vid en rådgivning digitalt efteråt? Det finns hur som helst ett stort behov av adekvat kompetens när det gäller förvaltning,

vägplanering, geoteknik etc, hos entreprenörer och väghållare, där Trafikverket har en mycket viktig roll.

Skogsstyrelsen anser att det krävs en harmonisering av hela vägnätet i Sverige, för att uppnå erforderlig robusthet framgent. I detta ingår även de 80 % av det enskilda vägnätet som idag inte får statligt bidrag. Vi anser att det krävs ett ökat statligt engagemang och en tydligare fördelning av ansvar mellan myndigheter när det gäller enskilda vägar, samt höjd prioritet för underhåll och klimatanpassning, kompetenshöjning och stöd till väghållare.

I ärendet har generaldirektör Herman Sundqvist beslutat och markspecialist Andreas Drott, samt vägspecialisterna Stefan Gunnarsson och Kristina Thureson, varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschef Staffan Norin deltagit.

Herman Sundqvist

Andreas Drott